

# NOUSUUN!

- KONSEPTI SUOMEN ILMAILUMUSEON AULATILOISTA

OPINNÄYTETYÖ  
HANNA VOUTILAINEN  
2018

METROPOLIA AMMATTIKORKEAKOULU  
MUOTOILUN TUTKINTO-OHJELMA  
SISUSTUSARKKITEHTUURI

NOUSUUN!  
KONSEPTI SUOMEN  
ILMAILUMUSEON  
AULATILOISTA

Hanna Voutilainen

Sivumäärä: 76

Päivämäärä: 18.4.2018

Tutkinto: Muotoilija AMK

Koulutusohjelma:  
Muotoilun tutkinto-ohjelma

Suuntautumisvaihtoehto:  
Sisustusarkkitehtuuri

Ohjaajat: Pasi Pänkäläinen,  
Ville-Matti Vilkkä

Avainsanat: aulatila, vastaan-  
otto, museo, museokauppa,  
tilasuunnittelu

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyöni on konseptisuunnitelma Suomen Ilmailumuseon uusista aulatiloista. Museo on muuttamassa pois nykyisistä tiloistaan, ja suunnitteluprosessit alkavat kevään 2018 aikana. Uudet tilat Suomen ainoalle yleisilmailun historiasta kertovalle erikoismuseolle ovat odotettu uudistus kaikille ilmailualasta ja -harrastuksesta kiinnostuneille museokävijöille.

Suunnitteluni lähtökohtana oli tarkastella museoiden elämyksellisyyttä ja aulatilojen toimintoja. Alustuksena konseptilleni tutkin esimerkkikohteita Suomesta ja Suomen ulkopuolelta ja haastattelin museokävijöiden kokemuksia tiloista ja niiden välittämästä tunnelmasta. Museokulttuurissa on vuosien varrella tapahtunut suuria muutoksia ja tiloilta odotetaan tänä päivänä monikäyttöisyyttä ja osallistavaa suunnittelua. Tutkimukseni visuaalisena lopputuloksena on konsepti, joka antaa ehdotuksen siitä, miltä tulevaisuuden Ilmailumuseon aulatila voisi näyttää.

Opinnäytetyöni on rajattu museorakennuksen tiloihin, joissa toimii vastaanotto- ja informaatiopiste sekä museomyymälä ja kulku näyttelytiloihin. Tavoitteenani oli suunnitella tila, joka antaa museokävijälle elämyksen heti sisään tullessa ja ammentaa ilmailun historiasta elementtejä tavalla, joka sopii sekä rakennuksen ilmeeseen ja historiaan, että tämän päivän museokävijän tarpeisiin. Tila erottuu tunnistettavasti muista palvelullisista aulatiloista ja antaa pohjustuksen tulevalle näyttelykokemukselle.

ABSTRACT

My final thesis is a concept proposal for a new entrance and retail space of the Finnish Aviation Museum. The museum is relocating from its current position and the designing of the new location is starting in the spring of 2018. The updated spaces for Finland’s only museum specializing in the history of civil aviation is a long waited improvement for every aviation enthusiastic.

The starting point of my work was to study the experience based functions of the museum entrances. I researched reference subjects from and outside of Finland and interviewed the museum goers to conclude an idea of the user experiences in museum spaces. Museum culture has evolved over the years and today’s museum spaces are expected to be multifunctional as well as designed in a manner that enables visitors to take part in different functions. The visual outcome of my research is a concept that gives a suggestion of what the museum entrance could look like.

My work was limited to the entrance space, where the main functions are the reception, the museum shop and the access to the exhibition hall. I aimed to design in a way that respects the history of aviation and also the building itself in a modern way and to create a space that gives an experience right from the start. The space stands out from other lobby spaces and gives a basis for the exhibitions to follow.

LIFT OFF!  
CONCEPT FOR ENTRANCE  
SPACE FOR THE FINNISH  
AVIATION MUSEUM

Hanna Voutilainen

Pages: 76

Datum: 18.4.2018

Degree: Design

Degree Programme:  
Bachelor of Culture and Arts

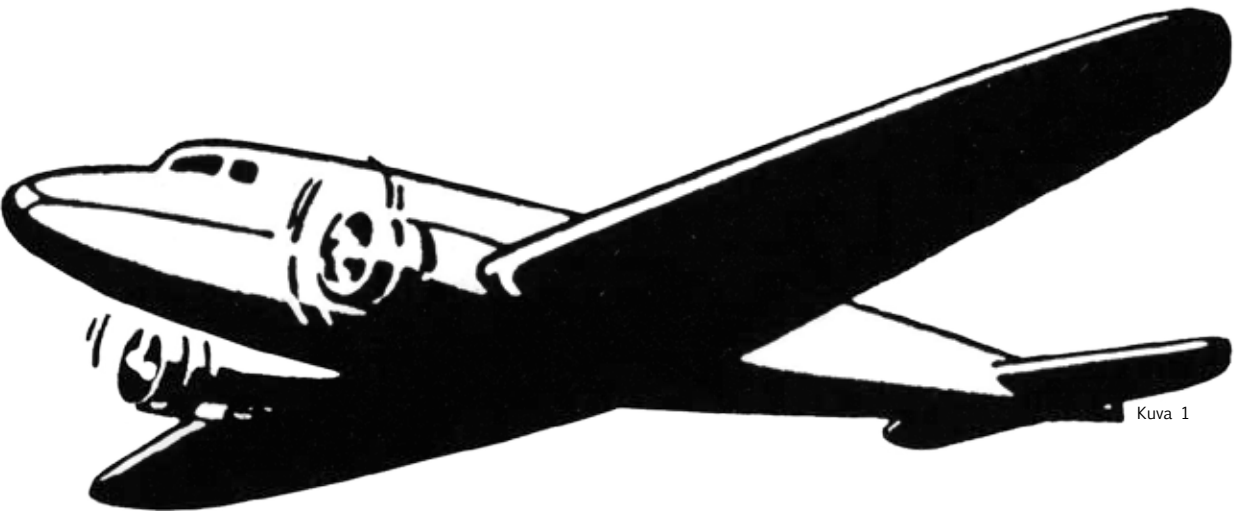
Specialisation:  
Interior Architecture

Instructors: Pasi Pänkäläinen,  
Ville-Matti Vilkkä

Keywords: entrance, reception,  
museum, museum store, spatial  
design

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	5	3	TUTKIMUS	17	4	MUSEOISTA	23	5	PROSESSI	39
2	RAKKAUDESTA LAJIIN	7		3.1 Viitekehys	19		4.1 Museo kulttuurin ilmentäjänä			5.1 Nykytilanne	41
				3.2 Rajaus ja tutkimusmenetelmät	20		– elämystehdas vai historiaumpio?	25		5.2 Uudet tilat	43
				3.3 Tavoitteet ja haasteet	21		4.2 Mistä museo alkaa?	28		5.3 Mitä tiloihin tarvitaan?	45
	2.1 Suomen Ilmailumuseo	9					4.3 Museo palveluna	29		5.4 Värit	47
	2.2 Kun Suomi lähti koneella lentoon	11					4.4 Ilmailumuseon käyttäjät	30		5.5 Ääni ja valo	48
	2.3 Suomen Ilmailumuseon historia	12					4.5 ”Jos kuvailisit fiilistä, mitä sanoisit?”	31		5.6 Materiaalit ja kalusteet	49
	2.4 Suunnitelman sijainti	15					4.6 Esimerkkejä museoauloista	35		5.7 Tunnelmointia	51
	2.5 Työn hahmottelu	16					4.7 Museokauppa löytyy kulman takaa	37		5.8 Aluksi:	
										mietteitä ja luonnoksia	53
										5.9 Tilaohjelma ja kulkureitit	55



Kuva 1

6	TILASUUNNITELMA	59	7	JÄLKIPYYKKI	73
				LÄHTEET, LIITTEET	
	6.1 Pohjapiirustus	61			
	6.2 Pintoja ja valoa	63			
	6.3 Leikkaukset	65			
	6.4 Kalusteet	69			

# 1 JOHDANTO

Opinnäytetyöni, uusien aulatilojen suunnittelu Suomen Ilmailumuseolle, on kirjaimellisesti ajankohtainen aihe. Rakennuksen suunnittelu on keväällä 2018 vasta alkutekijöissään ja tilalliset ratkaisut vielä määrittämättä. Uudistettu museo mahdollistaa ennen kaikkea suomalaisen ilmailukulttuurin paremman säilymisen, mutta myös alueellisen kehittymisen ja kiinnostuksen kasvun. Edeltäjänsä tavoin uusi Ilmailumuseo sijoittuu Suomen nopeimmin kasvavaan kaupunginosaan Vantaan Aviapolikseen ja matkustajamääriltään jatkuvassa nosteessa olevan Helsinki-Vantaan lentoaseman välittömään läheisyyteen.

Opinnäytetyöni aihevalintaan on vaikuttanut oma läheinen suhteeni ilmailuun ja suunnaton ihailu ja innostus kaikkea lentävää kohtaan. Olen myös museoiden suurkuluttaja eli aihepiiri yhdistää kaksi suurta rakkauttani. Suunnittelutyössä en kuitenkaan halunnut tehdä alleviivaavan stereotyyppisiä ratkaisuja vaikka pohdinkin ilmailun tunnelman ja historian kautta ratkaisuja toiminoille ja materiaaleille. Suunnitteluprosessini oli täynnä yllätyksiä, tilojen määrittäessä uudelleen kesken projektin. Aloittaessani suunnittelua tein konseptia rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen, mutta museotilojen sisäänkäynnin siirtyessä rakennuksen toiseen kerrokseen, muokkasin työtäni sen mukaisesti.

Tämän johdannon jälkeen työn toisessa luvussa kerron Suomen Ilmailumuseon historiasta ja suunnittelukohteesta. Kolmannessa luvussa esittelen työn rajauksen sekä viitekehyksen ja käyn läpi työni tavoitteita sekä haasteita. Neljäs luku on varattu taustatutkimukselle museoiden aulatiloista sekä museokaupan merkityksestä museon brändille. Tästä luvusta löytyy myös tuloksia kysymystutkimuksesta, jonka suoritin erilaisten erikoismuseoiden käyttäjien keskuudessa. Kyselyn tarkoitus oli selvittää, mitä museoaulasta jää kävijälle mieleen. Pohdin myös museoiden palvelullista funktiota osana suurempaa kulttuurikenttää. Esittelen muutamia erilaisia esimerkkikohteita, joiden kautta tarkastelen museoiden nykytilaa ja sitä, kuinka museoiden yleisten tilojen funktiona ei ole enää vain ihmisvirtojen ohjaaminen, vaan toiminnallisuus on yhdistetty elämyksen kokemiseen.

Viidennes luku esittelee suunnitteluprosessin lähtökohdista valittuihin ratkaisuihin ja kuudennessa luvusta löytyvät lopulliset kuvat konseptista. Viimeisessä luvussa teen yhteenvedon prosessista.



## 2 RAKKAUDESTA LAJIIN



## 2.1 SUOMEN ILMAILUMUSEO

Suomen Ilmailumuseo on suomalaisen ilmailun historiaa ja nykypäivää esittelevä valtakunnallinen erikoismuseo. Se sijaitsee Aviapoliksen kaupunginosassa Vantaalla, Helsinki-Vantaan lentoaseman välittömässä läheisyydessä. Museo on mielenkiintoinen käyntikohde kaikenikäisille ja -kokoisille kävijöille.

Suomen Ilmailumuseon perusnäyttelyssä voi tutustua yli 80 erilaiseen ilma-alukseen purjelentokoneista ja kuumailmapalloista helikoptereihin ja lentokoneisiin. Lisäksi museossa on ilmailuaiheisia vaihtuvia näyttelyitä. Perusnäyttely on jaettu kahteen suureen näyttelyhalliin, joissa esillä on matkustus- ja harrasteilmailun lisäksi myös sotilasilmailua. Museo tarjoaa yhteisiä opastettuja kierroksia, joiden lisäksi ryhmille voi erikseen varata opastuksia. Perusnäyttelystä saa lisää tietoa myös OPAS-mobiilisovelluksen kautta. (Suomen Ilmailumuseo, 2018.)

Museo tarjoaa elämyksiä näyttelyiden lisäksi myös muilla ilmailuun liittyvillä osa-alueilla, kuten järjestämällä erilaisia tapahtumia ja luentoja sekä tarjoamalla lentosimulaattorikokemuksia kokeneiden kouluttajien avustuksella. Näiden lisäksi museolla on koulutustoimintaa ja erilaisia vuokrattavia tiloja. Museon yhteydessä toimii myös kahvila-ravintola sekä ilmailuaiheinen museokauppa. (Suomen Ilmailumuseo, 2018.)

Suomen Ilmailumuseon kokoelma käsittää tuhansittain esineistöä sekä valokuva- ja arkistomateriaalia. Museolta löytyy myös Suomen laajin ilmailualan käsikirjasto. Arkistot ja kirjasto ovat sopimuksen mukaan tutkijoiden käytössä. (Suomen Ilmailumuseo, 2018.)



[www.ilmailumuseo.fi](http://www.ilmailumuseo.fi)

Kuva 3



Kuva 4

SUOMEN AINOA VALTAKUNNALLINEN SIVIILI- JA HARRASTE-ILMAILUN HISTORIAA ESITTELEVÄ MUSEO

MUSEO, ARKISTO, KÄSIKIRJASTO, OPETUS- JA KUNNOSTUSTILA, TAPAHTUMAPAikka, KOKOUSPAikka, ELÄMYSTILA – MONITOIMIRAKENNUS ILMAILUSTA KIINNOSTUNEILLE

EHDOLLA VUODEN MUSEOKSI 2018

TUNNETAAN LUKUISISTA ILMAILUAIHEISISTA TAPAHTUMISTAAN

KOKO PERHEEN KOHDE

40

TUHATTA  
KÄVIJÄÄ  
2017

9600

ESINETTÄ  
KOKOELMISSA

80

LENTOKONETTA  
/RUNKOA





## 2.2 KUN SUOMI LÄHTI KONEELLA LENTOON

Kaikki me tiedämme tarinan Wrightin veljeksistä, jotka vuonna 1903 nousivat ennen näkemättömästi ilmaan polttomoottorin avulla ja sysäsivät alulle ihmisen tavoitteen ilmojen herruudesta. Lentämisessä oli romantiikkaa, mutta myös todellista tarvetta liikkuu nopeammin ja tehokkaammin paikasta toiseen. Ilmassa oltiin toki oltu jo aiemminkin, enemmän ja vähemmän menestyksekkäästi, erilaisilla ilmalaivoilla ja -laitteilla, mutta moottorilentäminen ja lentokoneiden kehittyminen luotettaviksi liikennöinti- ja harrastusvälineiksi antoivat alun ilmailulle. (Uola, 1999, 8.)

Suomessa ensimmäiset viralliset lentoyritykset lentokoneella tehtiin vuonna 1911 mutta lentäminen alkoi kuitenkin yleistyä vasta ensimmäisen maailmansodan jälkeen, vuosien 1918 ja 1922 välillä. (Uola, 1999, 9–10).

Suomen urheilu- ja harrasteilmailun valtakunnallinen keskusjärjestö Suomen Ilmailuliitto ry perustettiin vuonna 1919 (Suomen Ilmailuliitto, 2018) ja pysyvän kaupallisen lentoliikenteen voidaan katsoa alkaneen Aero Oy:n (sittemmin Finnair Oyj) perustamisesta vuonna 1923. Suomalainen lentomatkustus oli syntynyt ja ”tavallinen kansa” siirtynyt lähemmäs lentämisen elämystä. (Uola, 1999, 14–38)

## 2.3 SUOMEN ILMAILU-MUSEON HISTORIA

Ilmailumuseon ensimmäinen luku kirjoitettiin Helsingissä joulukuussa 1969, kun joukko suomalaiseseen ilmailuun perehtyneitä vapaaehtoisia perusti Ilmailumuseoyhdistys ry:n. Uuden yhdistyksen tavoitteena oli luoda valtakunnallinen ilmailumuseo, ja sen ensimmäinen näyttely avattiin kesäkuussa 1972 Helsingin lentoterminalin yhdyskäytävällä, tiloissa jotka liikenneministeriö vuotta aikaisemmin oli yhdistykselle myöntänyt. Virallisesti näyttelyä alettiin kutsua Ilmailumuseoksi vuonna 1977 Museoviraston kehotuksesta. (Suomen Ilmailumuseo, 2018.)

Museolle oli tilausta jo aiemminkin, kun ilmailuhistoriallisesti arvokasta kalustoa ja esineistöä alkoi mittavasti kerääntyä, erityisesti ilmavoimien ansiosta. Asianmukaisen tilan puuttuessa sitä kuitenkin jouduttiin jatkuvasti romuttamaan. (Suomen Ilmailuliitto, 2018.)

Vuonna 1975 valtakunnallisen ilmailumuseon perustamisen edellytyksistä jätettiin mietintö ja vuonna 1978 ilmailumuseoyhdistykselle luovutettiin tontti nykyisen Aviapoliksen alueelta Helsinki-Vantaan lentokentän läheisyydestä. Suomalaisen ilmailun historiaa edustavan museon avajaisia juhlittiin jo 1981. Samana vuonna perustettiin myös Keski-Suomen ilmailumuseo (nyk. Suomen Ilmavoimamuseo), jonka alaa oli ilmavoimien ja sotilasilmailun historia. Suomen Ilmailumuseo laajensi tilojansa vuonna 1985 ns. välitalon ja toisella suurella näyttelyhallilla sekä arkisto- ja työtiloilla vuonna 1989. Myöhemmin vuonna 1995 välitalon vielä laajennettiin ja kolmen vuoden päästä tästä, vuonna 1998 valmistui museon viimeinen laajennus, kun museolle lisättiin työtiloja, kirjasto, auditorio sekä kahvila. (Suomen Ilmailumuseo, 2018.)

Vuonna 1996 perustettu Suomen Ilmailumuseosäätiö otti museon hallintaansa ilmailumuseoyhdistykseltä ja säätiön säädekirjan allekirjoittivat osakkaina myös Ilmailulaitos (nyk. Finavia), Suomen Ilmailuliitto, Finnair, Valmet Lentokoneiteollisuus (myöhemmin Patria) sekä Vantaan kaupunki. Seuraavana vuonna Suomen Ilmailumuseo sai opetusministeriön nimityksen valtakunnalliseksi erikoismuseoksi. Tänä päivänä Ilmailumuseo kuuluu Trafiikki-museot ry:n erikoismuseoiden yhteistyötä ja asiantuntemusta kehittävään verkostoon yhdessä Forum Marimumin, Mediamuseo Rupriikin, Mobilian, Kanavamuseoiden, Postimuseon, Radio- ja tv-museon, Päivälehden museon, Suomen Merimuseon, Suomen rautatiemuseon sekä Tekniikan museon kanssa. (Trafiikkimuseot, 2018.)

Näyttely-, dokumentointi- ja julkaisutoiminnan lisäksi Suomen Ilmailumuseo on erikoistunut museolentokoneiden konservointiin ja entisöintiin, jota toteutetaan valtaosin vapaaehtoisryhmin, museointendentin ja -mekaanikon ohjauksella. Kaiken kaikkiaan Suomen Ilmailumuseo pitää vapaaehtoistyön kärkisijaa suomalaisten ammattimuseoiden listalla, ja innostuneiden sekä asiantuntevien vapaaehtoistyöntekijöiden panos on museon arkipäivälle ja sen erilaisille tahtumille elinehto. (Suomen Ilmailumuseon toimintakertomus 2016.)





Kuva 8



Kuva 9

Vuosi 2017 oli Suomen Ilmailumuseolle historiansa tuottoisin vuosi. Museolla vieraili yli 40 000 kävijää ja Suomi 100 -juhlavuoden kunniaksi järjestettyjen ilmailuaiheisten tapahtumien osallistujamäärät olivat ennätyskellisen korkeita. Suurin tapahtuma, Kaivopuiston Suomi 100 -lento-näytös, keräsi kesäkuussa Kaivopuiston rannoille yli 130 000 katsojaa, mikä teki siitä Suomen historian suurimman yksittäisen yleisötapahtuman. (Lentoposti, 2018.)

Nyt Ilmailumuseolla on uuden historianlehden kääntämisen aika. Vanhat 1980-luvulla rakennetut tilat ovat elinkaarensa lopussa, ja nykyisen museon tontin vuokrasopimus päättyy 2022. Rakennuksen peruskorjausta suunniteltiin, mutta uudenlaisen mahdollisuuden ilmentyessä alettiin keskustelemaan uuden Ilmailumuseon rakentamisesta Aviapoliksen alueelle. Aviapolis on alueena huomattavassa nousukiidossa liiketoiminnan, palveluiden ja asumisen lisääntyessä merkittävästi tulevina vuosina, ja uuden Ilmailumuseon ajateltiin lisäävän omalta osaltaan alueen kiinnostusta ja arvoa. Uudisrakennuksen osalta suunnitelmat etenivät vuoden 2016 puolella pitkälle hankesuunnitelmaan, kun Suomen Ilmailumuseo pääsi ensimmäistä kertaa opetus- ja kulttuuriministeriön vuosien 2017-2020 kulttuurirakennusten peruskorjaus- ja investointirahoitusuunnitelmaan mukaan. (Suomen Ilmailumuseon toimintakertomus 2016.)

Vuoden 2017 lopulla tilanne kuitenkin muuttui, kun uudelle museolle tarjoutui paikka, keskusteluissa niin sanottu ”rantatontti”, entisestä rahtiterminalista lentoaseman välittömästä läheisyydestä (Kyrrönen & Illikainen, 2018).



Kuva 10

Kävijöitä, museon näkyvyyttä ja kansainvälisen ilmapiirin korostamista ajatellen rakennus on täydellinen Suomen Ilmailumuseon käyttöön sekä uudenlaisen toimintaympäristön muokkautumiseen Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteyteen.

Meneillään oleva SIM 2020-hanke luo pohjaa suomalaisen ilmailukulttuurin ja historian säilymiselle: Tavoitteena on Ilmailumuseon tilojen täydellinen uusiminen sekä uuden kansallisen ilmailukokoelmakeskuksen perustaminen. (Suomen Ilmailumuseon toimintakertomus 2016.)

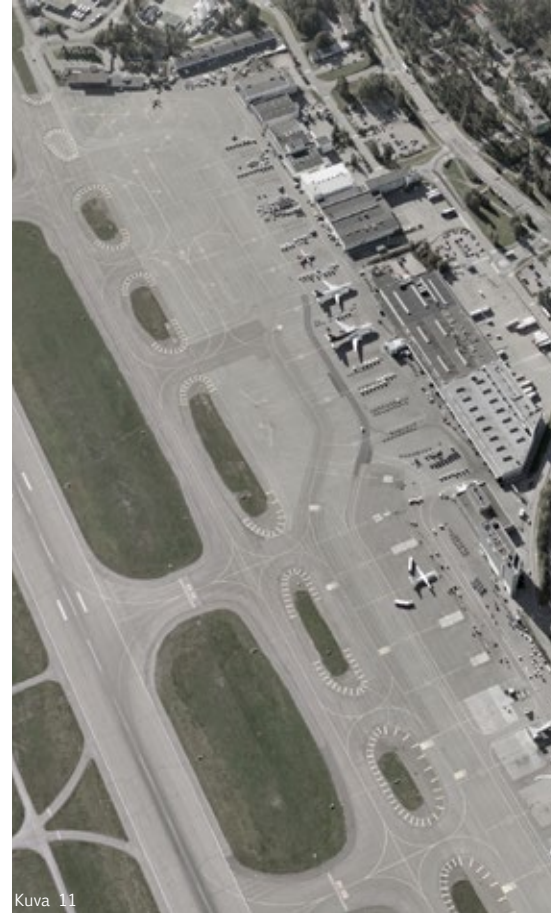


## 2.4 SUUNNITELMAN SIJAINTI

Suunniteltava kohde sijaitsee entisessä rahtiterminaalissa Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella. Rakennus on alunperin valmistunut vuonna 1977, mutta siihen on tehty lukuisia muutostöitä sekä lisäyksiä 1980 ja -90 luvuilla. Viimeisin lisärakennus on 2000-luvun alusta. Rakennuksen kokonaisala on 30 000 m<sup>2</sup> ja vuoteen 2018 saakka se on toiminut pääasiassa lentorahdin keskuksena. (Kartta.vantaa, 2018).

Omistuspohjassa tapahtuvien muutosten johdosta rakennuksen toiminnallisuutta tarkasteltiin uudelleen, ja uutta toimitilaa etsivälle Suomen Ilmailumuseolle ehdotus mahdollisesta toimitilasta oli positiivinen käänne. Rakennuksen sijainti lentoaseman välittömässä läheisyydessä, sen visuaalinen näkyvyys myös kiitoteille, erinomaiset kulkuyhteydet ja kansainvälinen ympäristö ovat kaikki toivottavia uudistuksia. Suuret avoimet hallitilat ovat lämmitettyjä ja soveltuvat Ilmailumuseon kokoelmille nykytiloja paremmin. (Kyyrönen & Illikainen, 2018.)

Tavoitteena rakennukselle on muodostaa lentoasemaympäristöön sopiva uusi palvelullinen ja kulttuurinen monitoimitila. Suomen Ilmailumuseon lisäksi mahdollisia toimintoja olisi mm. ravintola-, konferenssi- ja majointuspalvelut sekä erilaiset kulttuuriset monitoimipalvelut. Rakennus tulee kokemaan mittavan muutoksen lähitulevaisuudessa ja tässä vaiheessa prosessia ei Suomen Ilmailumuseon tulevista tiloista ole vielä olemassa virallisia suunnitelmia eikä sopimuksia.



Kuva 11

TIILA ON TARKOITETTU INFORMATIIVISEKSI  
KOHTAUSPAIKAKSI JA KULTTUURIELÄMYKSEKSI.

RAKENNUS SIJAITSEE ALUEELLA, JONKA  
KAUPALLINEN JA KULTTUURINEN POTENTIAALI  
JA KÄYTETTÄVYYS ON VAHVASSA NOUSUSSA.

TIILA ON OMISTETTAVA MONENLAISTEN  
KÄYTTÄJIEN ELÄMYKSILLE.

KESKIÖSSÄ ON HISTORIAN KOKEMINEN  
NYKYAIKAISSA YMPÄRISTÖSSÄ.

## 2.5 TYÖN HAHMOTTELU

Suomen Ilmailumuseon tulevaisuuden tilat ovat vielä suunnittelupöydällä. Ottaessani yhteyttä museon johtajaan Markku Kyyröseen alkuvuodesta 2018 olivat aikaisemmat suunnitelmat museon tulevaisuudesta muuttuneet merkittävästi ja lopulliset ratkaisut vielä täysin avoimina.

Sovimme tehtävääni kuuluvan museon tulevan aulatilän ideointi ja konseptointi. Aulatilojen ensisijaisina toimintoina tulisi olemaan museokävijöitä palveleva vastaanottopiste ja tilaan sijoittuva museomyymälä. Tilan toivottiin edustavan ”ilmailullista henkeä sekä sopivan lennokasta suunnittelua”, ja samalla tietysti olevan funktionaalinen toimintokeskus ja ergonominen työpiste henkilökunnalle. Tällä hetkellä museon vastaanotossa työskentelee samaan aikaan enintään kaksi henkilöä, mutta työpisteitä toivottiin suunniteltavan neljälle henkilölle tulevaisuuden kasvavia kävijämääriä, ja ruuhkahuippuja ajatellen. (Kyyrönen & Illikainen, 2018.)

Nykyisen museon vastaanotosta käsin hoidetaan museokaupan myyntitapahtumat. Tähän toivottiin muutosta siten, että museokaupan toiminnot olisivat enemmän eriytetty vastaanotosta ja kaupassa sijaitisi oma myyntipiste. Tarvittaessa myyntiä voitaisiin toki suorittaa myös vastaanotosta. (Kyyrönen & Illikainen, 2018 & Sandgren, 2018.)

Varsinaisten tilojen suhteen sain hyvinkin vapaat kädet. Arkkitehtien suunnitelmien ja lopullisten tilaratkaisujen ollessa vielä epävarmoja, ei millintarkkaa tilaa ollut vielä määriteltävissä. Sain kuitenkin ”äärimmäiset” rajat suunnittelulleni noudattaessani rakennuksen raakatilojen pohja- ja leikkauskuvia, mutta kaiken kaikkiaan aloitin oman työni hyvin puhtaalta pöydältä ja järjestelin tiloja omia tavoitteita ja ajatuksia noudatteleviksi. Suunnitelman tarkoituksena on olla konsepti, jolla havainnollistaa, miltä tilat mahdollisesti voisivat näyttää.

### 3 TUTKIMUS



### 3.1 VIITEKEHYS

Suunnitelmani viitekehysten keskellä on itse **MUSEON AULATI-LA**, kävijän ensimmäinen kokemus museosta ja sen toimintojen pohjautuminen funktion ja visuaalisuuden yhdistelmään. Asiak-kaiden ohjaaminen tilassa kehystää toimintoja – suunnittelulla on tarkoitus selvittää ja määrittää sitä, miten saavutetaan tilaan sopivia avoimia näkymiä, miten kulkuväylät muodostuvat ja sitä, minkälaisia asiakkaan tai henkilökunnan toimintaa rajaavia ja ohjaavia tekijöitä tilaan muodostuu.

Tilan kokemiseen vaikuttavat sen ulkoinen ja sisäinen **YMPÄ-RISTÖ** ja elämyskerroin – visuaalisen kokemuksen aikaansaama tunnetila. Myös rakennuksen sekä museon edustama **HISTORIA** vaikuttavat viitekehykseen.

**ILMAILU** kehystää muita elementtejä.

### 3.2 RAJAUS JA TUTKIMUSMENETELMÄT

Tämän opinnäytetyön suunnittelullinen osuus on rajattu koskemaan Suo-men Ilmailumuseon tulevaa aulatilaa ja museomyymälää. Näiden yhteydes-sä oleviin muihin mahdollisiin toimintoihin otan kantaa vain nimellisesti. Keskityn suunnitelmassa konseptitasoisen vaihtoehdon esittämiseen ja tuon esille visuaalisen ajatuksen, jota Suomen Ilmailumuseo voi halutessaan jalostaa lopullisen tilan varmistuessa.

Suomen Ilmailumuseon koko brändin ollessa keskellä muutosta, on suunnit-telu perustettava museon hengelle. Ilmailu on yhtä vahvasti tunneperäistä kuin se on teknistä ja teollista - lopputuloksessa on nähtävä tämä.

Opinnäytetyön pohjaksi olen tutkinut erilaista ilmailuun, historian esillepa-noon sekä museoinfrastuktuuriin liittyvää kirjallista sekä tilastollista aineis-toa.

Tutkiessani suunniteltavan tilan vaatimuksia käytin valmiiden aineistojen lisäksi itse keräämääni tietopohjaa, haastattelin museon henkilökuntaa sekä tein analyysia ja vertailua erilaisista referenssikohteista museoympäristöis-sä. Museoiden sekä julkisten aulatilojen toiminnallisuuden määrittämiseksi tutkin aiheesta aikaisemmin kirjoitettua kirjallisuutta. Tein myös käytännön havainnointia nykyisen museorakennuksen tiloissa saadakseni näkökulman tilojen toimivuudesta sekä kävijöiden käyttäytymisestä. Kyselytutkimuksen kautta selvitin yleisesti museoiden palveluita käyttävien ihmisten tilakoke-muksia.

Lopullisessa konseptisuunnitelmassa kantavia teemoja ovat ajattomuus ja tunnelma sekä tilan avaruus. Vaikka suunnitelman tarkoitus on olla näyttä-vä, on sen oltava myös toteutuskelpoinen, niin rakenteellisilta ratkaisuiltaan kuin materiaaleiltaan ja suunnitelma noudattaa julkisten tilojen määräyksiä.



### 3.3 TAVOITTEET JA HAASTEET

Asiakkaat ovat museon elinehto ja kaupallisen toiminnan jatkumisen edellytys. Hyvin suunniteltu tila tekee kävijän kokemuksen miellyttäväksi ja lisää museon kiinnostavuutta eli vaikuttaa siihen, minkälaista kuvaa imagostaan museo antaa ulospäin. Työni tavoitteet jaoin kolmeen alueeseen, joissa pyrin huomioimaan sekä asiakkaiden että museon henkilökunnan tarpeita.

#### 1. KAUPALLISET TAVOITTEET

- Museon tuottavuuden lisääminen visuaalisin keinoin
- Asiakkaan positiivinen kokemus vaikuttaa kulutuskäyttäytymiseen.



#### 3. VISUAALISET TAVOITTEET

- Tunnelma, tunnetila, elämys, erottuvuus, tarkoituksenmukaisuus, tunnistettavuus, tilan tuntu.

#### 2. TOIMINNALLISET TAVOITTEET

- Aulasta luonteva ja toimiva tila sekä asiakkaille että henkilökunnalle.
- Asiakkaiden ohjaaminen eri toiminnoille ei vaadi erillistä verbaalista ohjeistusta.



#### SUURIN HAASTE:

Vapaat kädet ja tyhjä kangas:  
Mistä aloittaa?

Tarkaksi mitoitettun tilan puuttuessa ovat myös tarkat, suunnittelua rajaavat määritteet näkymättömiä. Tämä asetti omanlaisia haasteita suunnittelutyölle ja tilojen visualisoimiselle, vaikka toki samalla mahdollisti paljon muotoilullista vapautta.

Suunnitteluni aloittamista vaivasi ankara ”tyhjän kankaan syndrooma” – ei tiedä mistä aloittaa, kun raamit ovat joustavat. Tämän työ kohdalla suurimpia haasteita oli se, kuinka osaisin pitää suunnitelmat tarpeeksi väljinä konsepteina ja millintarkkojen mittojen sijasta keskittyä työhön suurpiirteisemmin.

## 4 MUSEOISTA

## 4.1 MUSEO KULTTUURIN ILMENTÄJÄNÄ – ELÄMYSTEHDAS VAI HISTORIAUMPIO?

Yksinkertainen toteamus: Tämän päivän museot eivät ole enää sitä, mitä ne olivat 50 vuotta sitten. Museoilta odotetaan toimintaa, joka ammentaa eri kulttuurikentiltä sekä jakaa eteenpäin elämyksiä ja palveluita. Museot eivät enää vain tallenna tieteellistä ja kulttuurista perintöämme, vaan ne ovat keskuksia, joissa eri alojen välinen dialogi on näkyvillä ja kaikkien saatavilla. Museoista on tullut arkisempi osa ympäristöä, ne kuuluvat jo osittain samaan genreen kirjastojen ja ostoskeskusten kanssa, joissa kulutetaan aikaa ja nähdään ystäviä.

Jo 1990-luvulla tehtyjen tutkimusten mukaan museokävijän tärkeysjärjestys suhteessa käynnin odotuksiin on muodostunut siten, että kokeminen ja tekeminen nostetaan oppimisen edelle ja kävijät odottavat entistä enemmän osallistumismahdollisuuksia ja toimintojen interaktiivisuutta. (Heinonen & Lahti & Palmgren, 2001, 159.)

Tämän päivän museokeskustelussa aiheella on vielä suurempi painoarvo. Kulttuurin katsottaessa olevan merkittävä

**”On aina muistettava, että asiakas kokee palvelun kokonaisvaltaisena elämyksenä, joka saa lopullisen merkityksestä asiakkaan oman historian ja elämäntilanteen valossa”**

(Heinonen & Lahti & Palmgren, 2001, 144).

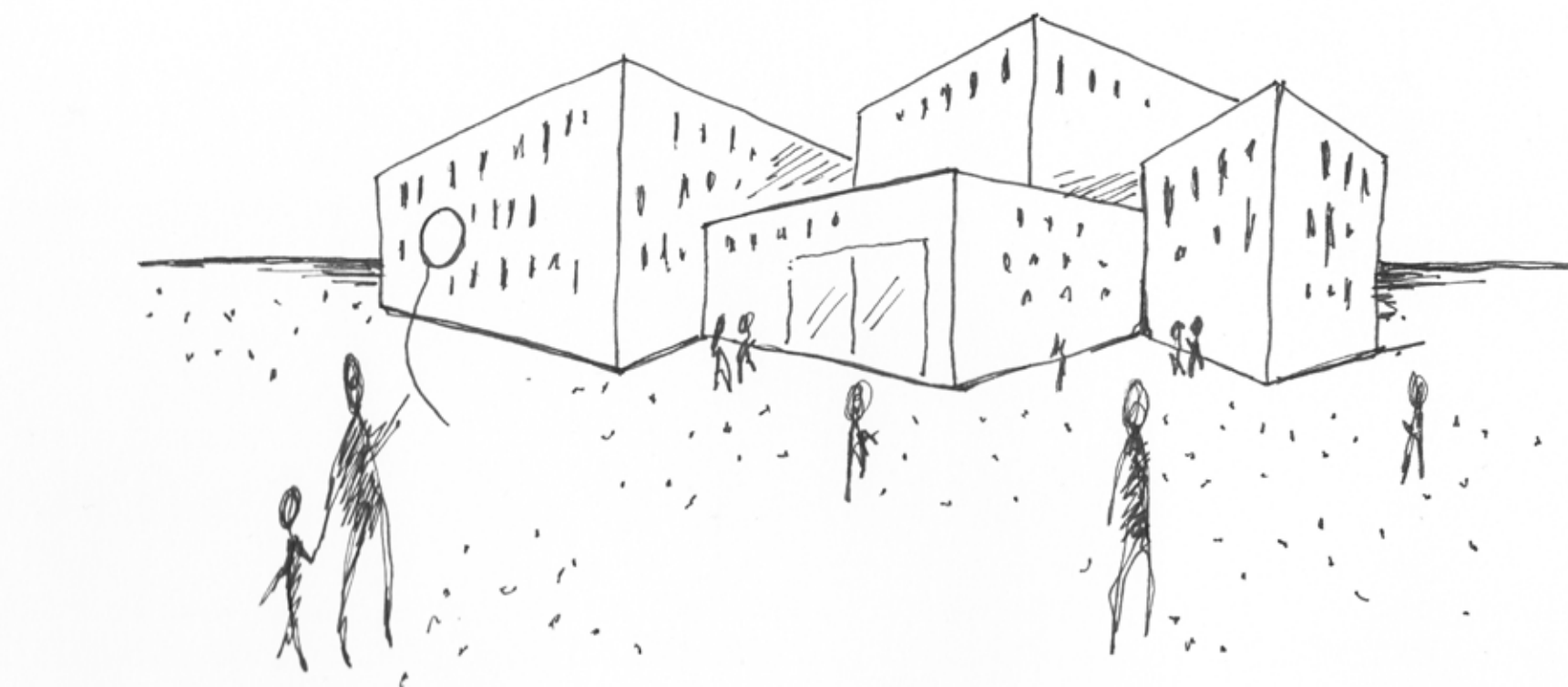
hyvinvoinnin ja oppimisen lähde, on osallistava kulttuurikokemus avainasemassa, kun uusia kulttuuritiloja pohditaan. Yleisö, siis museokävijät, halutaan ottaa yhtä lailla tekijöiksi kuin kokijoina. Tämä madalluttaa omalta osaltaan rimaa museoiden käyttökokemiseen, kun museota ei nähdä vain ”pakko-oppimisen” paikkana, vaan interaktiivisena tapahtumatilana. Toimintamalli mahdollistaa myös tavanomaisten kävijäprofiilien evoluution, kun toiminnoissa ja osallistumisessa lähtökohdaksi otetaan jotain tiettyä kohderyhmää, lapsiperheet, koululaiset, eläkeläiset jne. houkuttavat palvelut.

**Tässä kohdin ajatusmalli lähtee helposti keulimaan: onko museokävijän siis aina saatava osallistua, jotta kokemus olisi ”elämyksellinen”?**

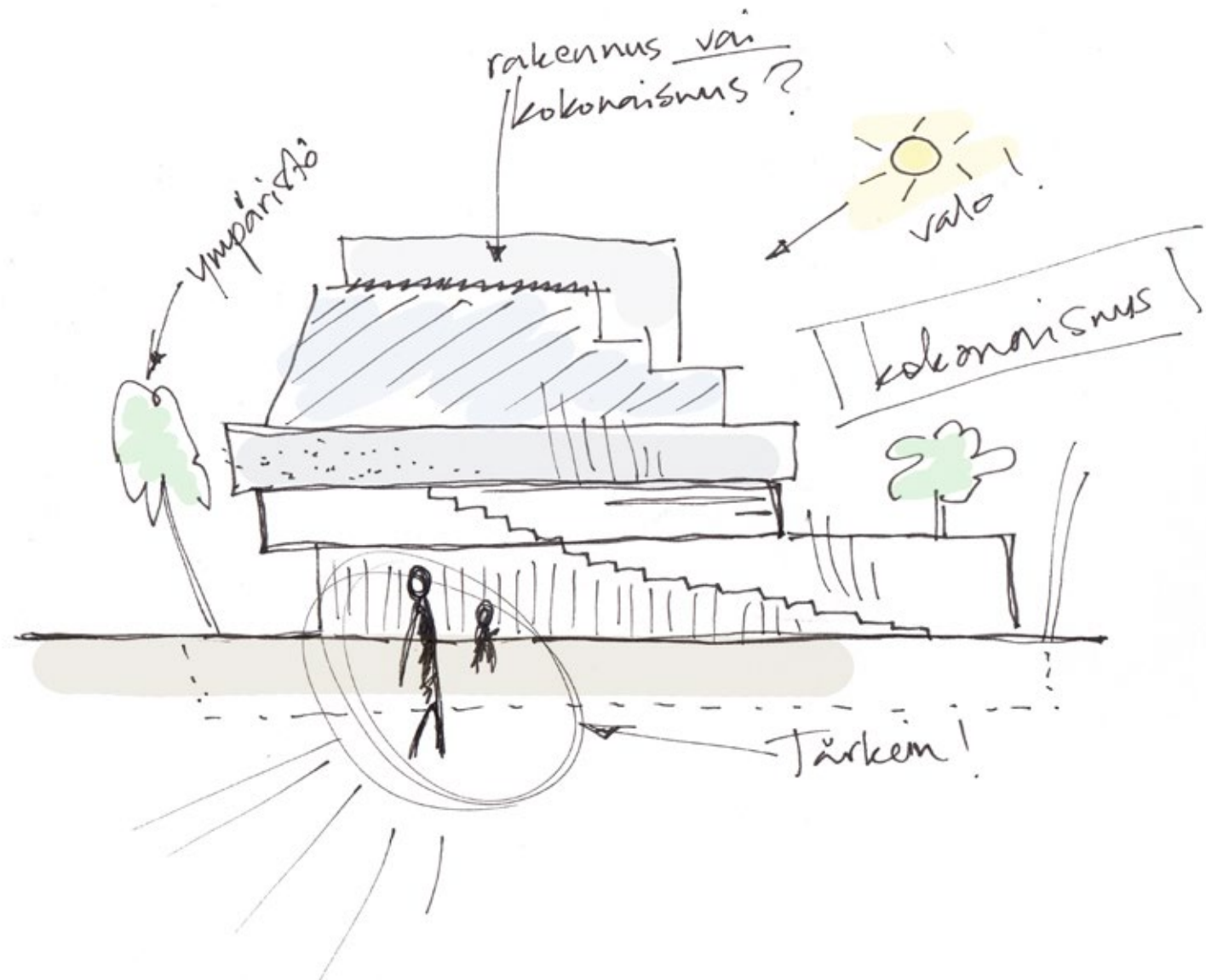
Sinänsä elämyksellisyyden korostamisen trendihän ei ole uusi – kulutuksen ja saatavuuden volyymi vain on kasvanut entisestään. Museot alkoivat yhdistyä osaksi laajempaa kulttuuritoiminnan kehää jo 1960-luvulla, jolloin Ranskassa

vallinnut kulttuuripoliittinen ajatustapa toi niitä samoihin tiloihin muiden kulttuuritoiminnan muotojen kanssa. Tavoitteena oli muodostaa kulttuurikeskuksia, joissa erilaiset kohtaavat kulttuurin muodot saivat aikaan aktiivisia yhteisökeskuksia. Tunnetuin tämän ideologian pohjalta syntynyt rakennus on Pariisin Pompidou-keskus (1977). (Heinonen & Lahti & Palmgren, 2001, 131.)

Tämä ajatus on edelleen ajankohtainen, museoiden kulttuuritilamaisen identiteetin yhä kehittyessä. Yksi asia ainakin on varmaa: tilojen kokeminen ja kokemuksen hallittavuuteen keskittyminen suunnittelussa ei tule vähentymään. Tunnelmaa synnyttävät aspektit, asioiden sijoittelu, ärsykkeiden määrä, väljyys ja kohtaamisen ohjaaminen, tulevat olemaan tulevaisuudessa yhä suurempi osa tilasuunnittelun ammattilaisten arkea ja yritysten imagon ja arvonalustuksen prosessia (Rantanen 2016, 45) – ja ohjasivat myös omaa suunnitteluani tässä työssä.







Kuva 17

## 4.2 MISTÄ MUSEO ALKAA?

Suunnitteluni kautta pohdin tilojen elämyksellisyyttä ja tarinankerronnan oleellisuutta sekä sitä, missä määrin kävijä itse laatii oman käsikirjoituksensa ja tapahtumaketjunsä museon tiloista. Kävijän reaktion ei tarvitse myötäillä museon didaktisia tavoitteita, vaan jokaisen kävijän kokemus on yksilöllinen ja se alkaa sieltä, missä kävijän havainnointi alkaa. Joka tapauksessa tämä piste tulee vastaan jo ennen näyttelytiloja ja aulatilaa ilmeessä on otettava kerronta huomioon, mikäli halutaan sen olevan ”osa tarinaa”.

Museoympäristön suunnittelu yleisötilojen suhteen ei sinänsä mittavasti eroa muista kulttuurialan julkisten tilojen suunnittelukohteista. Yleiset rakennusmääräykset, tilojen toimivuus sekä teknisten vaatimustasojen saavutettavuus ovat suunnittelua ensisijaisesti määrittäviä tekijöitä. Kävijöiden toiminnot on ennakoitava ja tarjottuihin palveluihin on riittävän tilan lisäksi suunniteltava loogiset kulkuväylät ja opasteet. Dialogi palveluiden sekä palveluntarjoajien kanssa olisi suunniteltava asiakkaan käyntikokemus edellä.

Tarinankerronta aulatiloiissa voisi tuoda uudenlaisia mahdollisuuksia tilojen monikäyttöisyyttä ajatellen. Tapahtumia, juhlia ja tilaisuuksia varten vuokrattavat tilat voisivat ulottua myös aulaan ja mahdollisesti myös museon puolelle, vähintäänkin näkymänä näyttelytiloihin.

Toimiva museo tarvitsee tarkoituksenmukaisesti suunnitellun sisäänkäynnin, joka kiinnittää sekä asiakkaan huomion että mielenkiinnon ja toimii hyvänä sisäänheittona itse museon palveluihin. Sisäänkäynnin yhteydessä olevat toiminnot – aulatilat, vastaanotto- ja informaatiotiski ja oheispalvelu- ja tarjoavat pisteet – rytmittävät asiakkaan liikkumista ja onnistuneesti suunniteltuina antavat museovierailulle luonnollisen toimintakuvion ja vierailijalle kulkusuunnan.

**”Näyttely alkaa sieltä, missä kävijä on. – ei sieltä, mistä suunnittelija on sanonut sen alkavan**

(Heinonen & Lahti & Palmgren, 2001, 157).

### 4.3 MUSEO PALVELUNA

Asiakkaan pitäminen keskiössä on olennainen, ellei olennaisin osa, museoiden PR-toimintaa ja markkinointia. Yleisötilojen ja palvelun positiivinen vaikutus käyntikokemukseen tulisi suunnitella yhtä huolellisesti, kuin näyttelyjen kompositiointi. Tilojen visuaalinen ulkonäkö linkittyy myös palvelullisen kokemuksen kanssa - vaaditaanhan positiiviseen kokemukseen molempien osa-alueiden onnistunut suunnittelu sekä toiminta. Museoympäristön ihana puoli on siinä, että asiakkaan ei tarvitse olla tehokas eikä suorittava. Tämä ”ajan väljyys” on mukava ajuri suunnittelijalle. Asiakkaan kannalta oleellista on palvelullisen polun luonnollisuus ja polkua ohjaavien asioiden/henkilöiden aikaansaama eteneminen.

Aulatilat ovat museolle eräänlainen siirtymäalue, jolla voidaan korostaa museon identiteettiä. Kävijän päätös vierailla museossa on usein tehty jo ennen aulatiloihin saapumista, joten voidaan argumentoida, että tilojen suurin visuaalinen päämäärä on vahvistaa kävijän mielikuvaa tulevasta tai yllättää positiivisesti. Jos aulatilán visuaalinen ilme poikkeaa täydellisesti museoidentiteetistä, voi sillä olla ristiriitainen vaikutus kävijäkokemukseen. Omassa suunnittelussani koitin pitää muistissa sen, että aulatilojen visuaalinen linkityminen museon identiteettiin sekä näyttelytiloihin on osa palvelulupaus- ta, joka kävijälle annetaan. Tämä mielestäni kiteytyi hyvin Avara Museo Aikuisille -julkaisussa, jossa todetaan, että ”Palvelu alkaa tuottaa arvoa ja hyötyä heti ensikohtaamisesta lähtien, kun asiakkaalle annetaan tietoa ja hänen tarpeitaan ryhdytään kartoittamaan” (2012, 142).

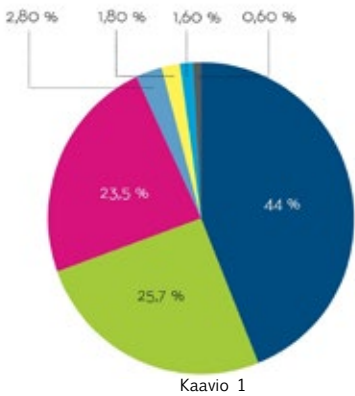
### 4.4 ILMAILUMUSEON KÄYTTÄJÄT?

**”Kaikilla museoilla on kaksi kävijäryhmää: enemmistö, joka käy harvoin ja pieni säännöllisesti käyvä ryhmä.”**

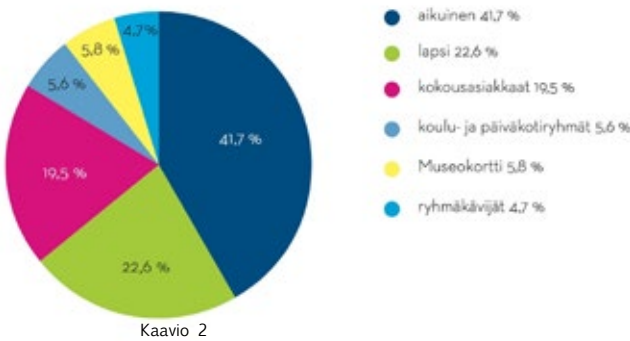
(Heinonen & Lahti & Palmgren, 2001, 196).

Suomen Ilmailumuseon käyttäjäkunta on monipuolista. Kävijäprofiileissa aikuisten ja lapsiasiakkaiden määrät ovat pysyneet suhteellisen tasaisina muuttaman vuoden ajan. Tarkkaa keskivertokävijää ei Suomen Ilmailumuseolla ole määritetty. Museon teknisen luonteen huomioiden voisi olettaa, että miehet ovat suurempi kävijäryhmä kuin naiset, samoin lapsista pojat suurempi ryhmä kuin tytöt, mutta ainakaan aikuisten kävijöiden kohdalla minkäänlaista huomattavaa jakaumaa ei henkilökunnan mukaan ole havaittavissa. Ilmailumuseon nykyinen sijainti on määrittänyt kävijäkuntaa siinä, että museovierailut ovat olleen pitkälti suunniteltuja käyntejä. Uusien tilojen ja näkyvämmän sijainnin myötä museon toivotaan houkuttavan myös satunnaisia kävijöitä enemmän.

KAVIJÄPROFIILI 2015



KAVIJÄPROFIILI 2016



Kuva 18



## 4.5 ”JOS KUVAILISIT FIILISTÄ, MITÄ SANOISIT...?”

Pohjatyötä tehdessäni suoritin sosiaalisen median kautta kyselytutkimuksen liikkumisen ja tekniikan erikoismuseoissa vierailleiden henkilöiden parissa. Kyselyn tarkoituksena oli kuulla kokemuksia siitä, kuinka museoiden julkiset – erityisesti sisäänkäyntien ja aulojen tilat – olivat jääneet kävijöiden mieleen. Pyysin muutamalla ohjaavalla kysymyksellä henkilöitä kuvailemaan käyntikokemusten aikaansaamia tunnetiloja. Kyselyyn osallistui 20 henkilöä, joista puolet oli vieraillut erikoismuseoissa Euroopassa. Toisen puolikkaan käynnit jakaantuivat Euroopan ulkopuolelle, pääosin Yhdysvaltoihin ja Aasiaan.

Museokokemus käsitetään helposti alkavaksi vasta näytelystä ja moni vastaajista huomioikin, että ei oikeastaan ollut kiinnittänyt aulatiloihin ollenkaan huomiota. Valokuvia museoiden julkisista tiloista löytyi vain harvalta, vaikka käytännössä kaikki sanoivat ottavansa aina valokuvia museoista. Myös erilaisten oheistoimintojen hahmottaminen oli vähäistä. Museokauppoja muistettiin olevan jossain, ehkä myös kahviloita, mutta valtaosin aulatilat koettiin olevan sisääntuloa ja näyttelytilaan siirtymistä varten – tyhjää tilaa ennen elämystä.

Ilmailumuseoista alleviivattiin monesti vaatimattomuutta – sinne tänne aseteltuja tavaroita, vanhentuneita tiloja, isoja halleja ja pieniä rihkamakauppoja. Museoon oli menty niiden sisältämien esineiden takia, ei välttämättä elämyksen tai arkkitehtuurin.

Poikkeuksen tähän teki yhdysvaltalaisen ilmailu- ja avaruuseumuiden käyntikokemukset. Jokainen vastaaja mainitsi elämyksen alkaneen heti sisäänkäynnistä. Aulatiloihin oli panostettu ja aihepiirin vaukokemusta korostettu ns. ”amerikkalaiseen tapaan”. Monella vastaajalla löytyi myös valokuvia jo sisäänkäynnin yhteydestä, sillä näyttelyt alkoivat heti sisään tullessa. Vastauksissa korostui ennen kaikkea elämyksellisyys ja tilojen vaikuttavuus.







”Yhdistävä tekijä (muistiin jääneissä auloissa) oli se, että sisääntulo-hallissa oli yksi valtava ja näyttävä asia.”

”Museot on aina jotenkin vähän laitosmaisia...”

”Puitteet eivät lumoa, mutta näyttely on hieno. Tilat tipahtaa tosiaan sinne nukkavieru-osastolle.”

”Muut näyttelytilat jäivät selvästi paremmin mieleen, koska niihin liittyi enemmän kokemuksia.”

”Oli kivaa kun se (aula) yllätti!”

”Oli niin vaikuttava, että sen muistaa yli kolmenkymmenen vuoden jälkeenkin!”

”Museossa oli pieni krääsä-kauppa, jossa myytävien tavaroiden laatu ei päättä huimaa. Jäi lippikset ja muut muistoesineet hyllyyn.”

”Jotenkin eri mittakaavassa tehty (museot) kuin täällä meillä. Silleen pidemmälle mietittyjä.”

Lainaukset: Ahtee, Teemu, Kokko, Minna, Lahtinen, Annaleena, Moilanen, Marika, Mänttari, Jarmo, Päiväniemi, Ville, Rämö, Teemu.





## 4.6 ESIMERKKEJÄ MUSEOAULOISTA

Referenssikohteina halusin tarkastella museoau-  
loja ja kauppoja, joissa toteutuu tunnistettavuus,  
elämys tai museon imagon vahvistaminen. En ha-  
lunnut rajata kohteita vain tekniikkaa tai liikku-  
mista esitteleviin erikoismuseoihin, jotta välttyisin  
tarkkaan rajatun käyttäjäkunnan mukaan tehdyiltä  
toteutuksilta. Esittelemäni kohteet ovat eurooppa-  
laisia museoita eri aloilta.

SEKAVUUS?

MIELIKUVITUS

ELÄMYS

LIALLISUUS?

TILAN TÄYTTÖ

Sveitsin Veveyssä sijaitseva Le nest on Nestlé  
Companyn 150-vuotisesta historiasta kertova mu-  
seo ja interaktiivinen elämyskeskus. Le nestin au-  
lana toimiva atrium on yllättävä. Se ei välttämättä  
edusta täysin museon aihepiiriä, mutta varsinkin  
lapsiperheitä ajatellen tilasta on saatu mielikui-  
tuksellinen ja kiinnostusta herättävä. Tila on suuri  
ja erilaiset toiminnot on sijoitettu siihen väljästi,  
sillä kävijöiden liikkuminen on otettu hyvin huo-  
mioon. Kahvila- ja myymäläpalvelut sijaitsevat  
käytännössä samassa avoimessa tilassa kuin in-  
formaatiopiste, mutta jokaisella toiminnolla on  
kuitenkin oma tarkkaan rajattu alueensa. Vaikka  
kävijän katse automaattisesti hakeutuu korkealla  
sijaitseviin orgaanisiin muotoihin, on lattiapinnas-  
sa ja asiointikorkeudella sijaitsevat toiminnot silti  
helppo havaita.



SKANDINAAVISUUS

TYLSYYS?

RAUHALLISUUS



Tukholman Djurgårdenissa sijaitseva Vasamu-  
seet on kävijämäärällä mitattuna maailman  
suosituin merimuseo. Sen aulatilojen visuaa-  
linen muotokieli on eleetön ja rauhallinen ja  
tilojen siirtymät hyvin neutraaleja. Ratkaisut  
antavat tilaa ja painoarvoa itse näyttelylle ja  
vahvistavat museon identiteettiä kunnioitta-  
malla ympäristöä ja rakennuksen vanhempia  
osia. Museomyymälä on ilmeeltään suhteel-  
lisen tasavertainen aulatilojen kanssa, joskin  
tuotteiden sijoittelu tuntuu jotenkin hallitse-  
mattomalta.

YLLÄTYKSELLISYYS

IRRALLISUUS?



MASSIIVISUUS

KIEHTOVUUS

DOMINOINTI?

SOPIVUUS

Kööpenhaminen lapsi-ystävällisen tiede- ja teknologiakeskus Experimentariumin  
aula ei jätä ketään ilman reaktiota. 100 metriä kupariin verhottua porraskannel-  
maa hallitsee tilaa täydellisesti, samalla kun valitun materiaalin kiiltävä pinta saa  
aikaan illusion kevyestä rakenteesta. Portaikon kierteen muotokieli sopii myös täy-  
dellisesti tiedekeskukselle. Massiivinen elementti vaatii tilaa ympärille, ja edellyttää  
muiden toimintojen vähäeleisyyttä.

Samanlaista näyttävyyttä ja mielikuvitusta on haettu Wienin Tekniikanmuseon  
aulatiloissa. Tilojen korjauksen yhteydessä tehty ratkaisu on yksinkertainen ja  
näyttävä. Suureen lasiseen halliin asennettiin muovista valmistettuja elementtejä,  
joista muodostuu metsä lasikuution sisälle. Jokainen ”istumapuu” kätkee sisälleen  
rakenteissa jo valmiiksi olleen teräspilarin. Valaistus on kätkeyty puiden sisälle.  
Puiden yläosat ovat kangasta ja valo heijastuu niistä pehmeästi tilaan. Elementit  
päästävät luonnonvalon sisälle, mutta antavat suojaa suoralta auringonpaisteelta.  
(Querkraft 2018.) Aulan toiminnot sijaitsevat hieman näkymättömästi hallitsevien  
elementtien laidoilla eikä ratkaisu ole välttämättä paras toimintojen kannalta.  
Suunnittelussa on kuitenkin selvästi painotettu enemmän näyttävyyttä sekä ole-  
massa olevan tilan muutosta.





## 4.7 MUSEOKAUPPA LÖYTYY KULMAN TAKAA

”Please exit through the gift shop” on tuttu fraasi kaikille, jotka ovat joskus käyneet jossain suuressa museossa Suomen ulkopuolella. Pitkään vallinnut trendi museoiden tilajärjestelyistä on kuitenkin ollut murroksessa jo jonkin aikaa. Tilajako on pitkään tehty siten, että näyttelykokemuksen jälkeen kävijällä on mahdollisuus – tai pakko, näkökannasta riippuen – tutustua museokaupan valikoimiin päästäkseen ulos itse rakennuksesta. Tämän taustalla on tietysti se ajatus, että juuri elämyksen kokenut ihminen on sopivan vastaanottavassa tilassa hankkiakseen jonkin elämäyksestä muistuttavan konkreettisen muistoesineen, kirjan, postikortin tms., aivan kuin lomamatkalta palaava henkilö matkamuis- tomyymälässä juuri ennen arkeen palaamista.

Vähitellen kaupan suhde museoon on kuitenkin kehittynyt suuntaan, jossa hyvin suunniteltu museokauppa voi luoda oman käyntikohteensa ja jonka tila voi olla jopa täysin irrallinen museon näyttelytiloista. Museokaupalla ja sen tuotteilla sekä visuaalisella ympäristöllä luodaan kiinnostusta näyttelylle, ei toisinpäin. Onnistunut museokaupan brändi ja tuotevalikoima tuo museolle lisää näkyvyyttä ja joissain tapauksissa synnyttää aivan oman instituutionsa.



Kuva 27

Kun museokaupasta tulee instituutio. Museum of Modern Art, New York.

Kuva 26.  
”Please exit through  
the gift shop.”  
Imperial War Museum,  
Manchester.



Suomessa museokaupan suhde muuhun museorakennukseen on valtaosin ollut vielä hieman erilainen. Museokauppa ei välttämättä näy heti kadulle tai aulatalaan ja se jää helposti hieman näkymättömäksi, vaikka kävijöiden kulku olisikin suunniteltu kaupan tiloja sivuavaksi. Kaupat on usein sijoitettu aulatilojen perimmäiseen nurkkaan omaan koppiinsa, pois häiritsemästä aulan muita toimintoja – ei lippulaivaksi sisääntulon yhteyteen. Hyvän poikkeuksen tähän näkyvyyteen tekee Kiasma (kuva 28), jonka kauppa näkyy myös kadulle.



Kuva 28



Kuva 29

Kauppa avoimessa tilassa. Denver Art Museum, Denver / National Art Center, Tokio.



Kuva 30

Itse olen aina suosinut avoimien tilojen museokauppoja, joihin voi tulla katsomaan, käyskentelemään ja kuluttamaan aikaa ilman, että se vaatii lipun ostamista museoon. Mutta onko se museolle tuottamatonta bisnestä vai tuovako satunnaiset hypistelijät myös asiakkaita näyttelyiden pariin? Haluaisin uskoa, että tänä päivänä mm. sosiaalisen median tuomat uudet mahdollisuudet kulttuuritilojen näkyvyydelle saisivat aikaan suomalaisten museoiden kehityksen suuntaan, jossa museokaupat, kahvilat ja muut julkiset tilat toimisivat omina, museon toimintaa tukevana yksikköinä. Myös tuotteisiin panostaminen ja nuorten suomalaisten muotoilijoiden ottaminen mukaan innovointiprosessiin toisi valikoimiin erottuvuutta ja persoonallisuutta, samalla kun kustomoidut tuotteet vahvistaisivat museon brändiä.



Kuva 31

Tuotteistusta äärimmillään, Guinness Storehouse, Dublin.

## 5 PROCESSI





## 5.1 NYKYTILANNE

Suomen Ilmailumuseon nykyinen aulatila on aikansa tuote. Tilan ratkaisut ja materiaalit ovat monesta kohdin reippaasti kuluneet ja ilme kaiken kaikkiaan vanhentunut. Myös kalustus edustaa 90-luvun henkeä ja henkilökunta lämmöllä vitsaileekin, kuinka ”kaikki kalusteet on taidettu lahjoituksina saada, ajatuksella kunhan tulette hakemaan pois” (Kyyrönen & Illikainen, 2018). Kysellessäni henkilökunnalta käyttökokemusta nykyisestä aulatilasta ja vastaanoton kalustuksesta kävi odotetusti ilmi useita korjattavia asioita, mutta myös positiivista.



Vastaanoton ergonomia:  
korkeudet, liikkuvuus,  
toimintojen hankaluus

Riittämätön valaistus:  
korostuu iltaisin ja pimeään  
vuodenaikaan

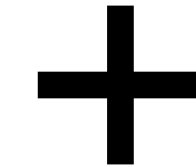
Kaikuminen ja akustiikka

Näyttelyhalleihin kulkeminen,  
opastuksen puute

Museokaupan ahtaus

Visuaalinen sekavuus  
ja persoonattomuus

Kaupan myyntitoimintojen  
suorittaminen vastaanotosta



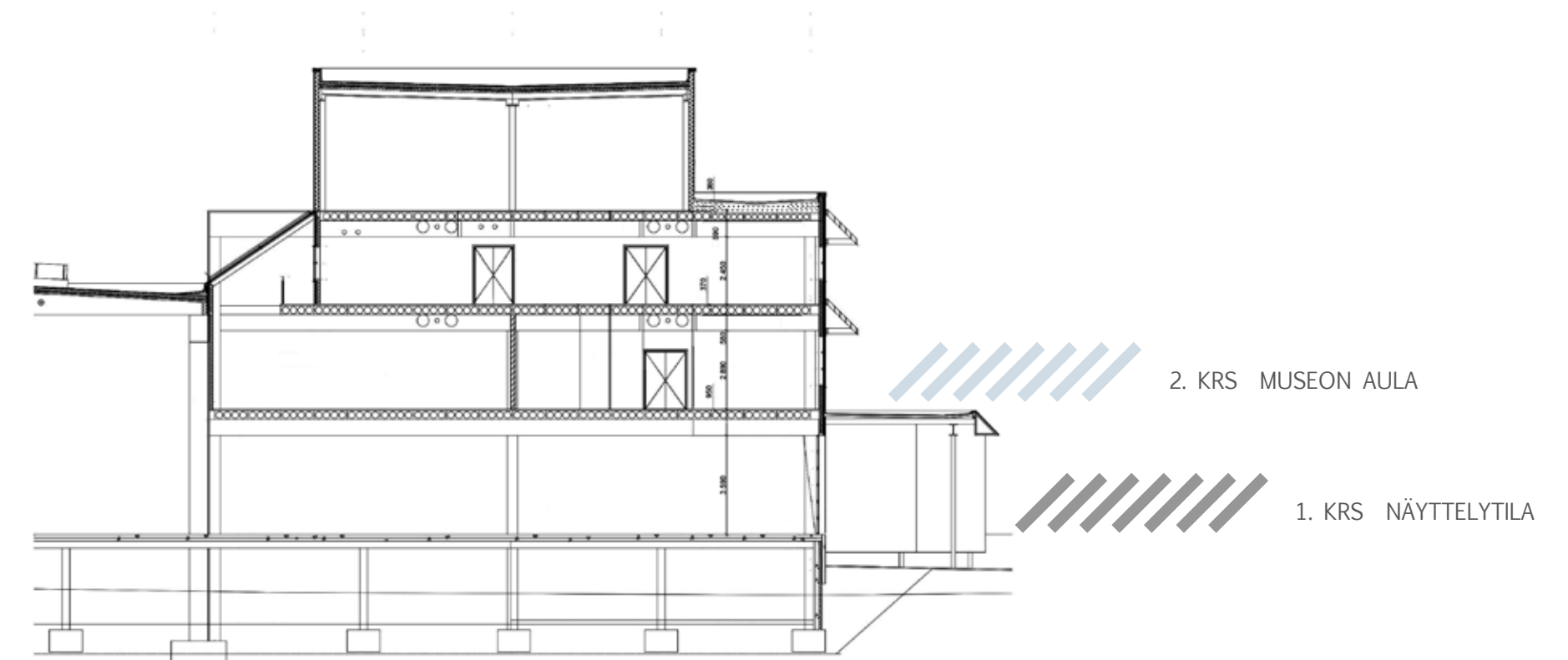
Vastaanoton sijainti suhteessa sisään-  
tuloon:  
lipunmyynnistä/infosta ei voi erehtyä

Henkilökunta näkee vastaanotosta  
käsin  
koko aulatilaa

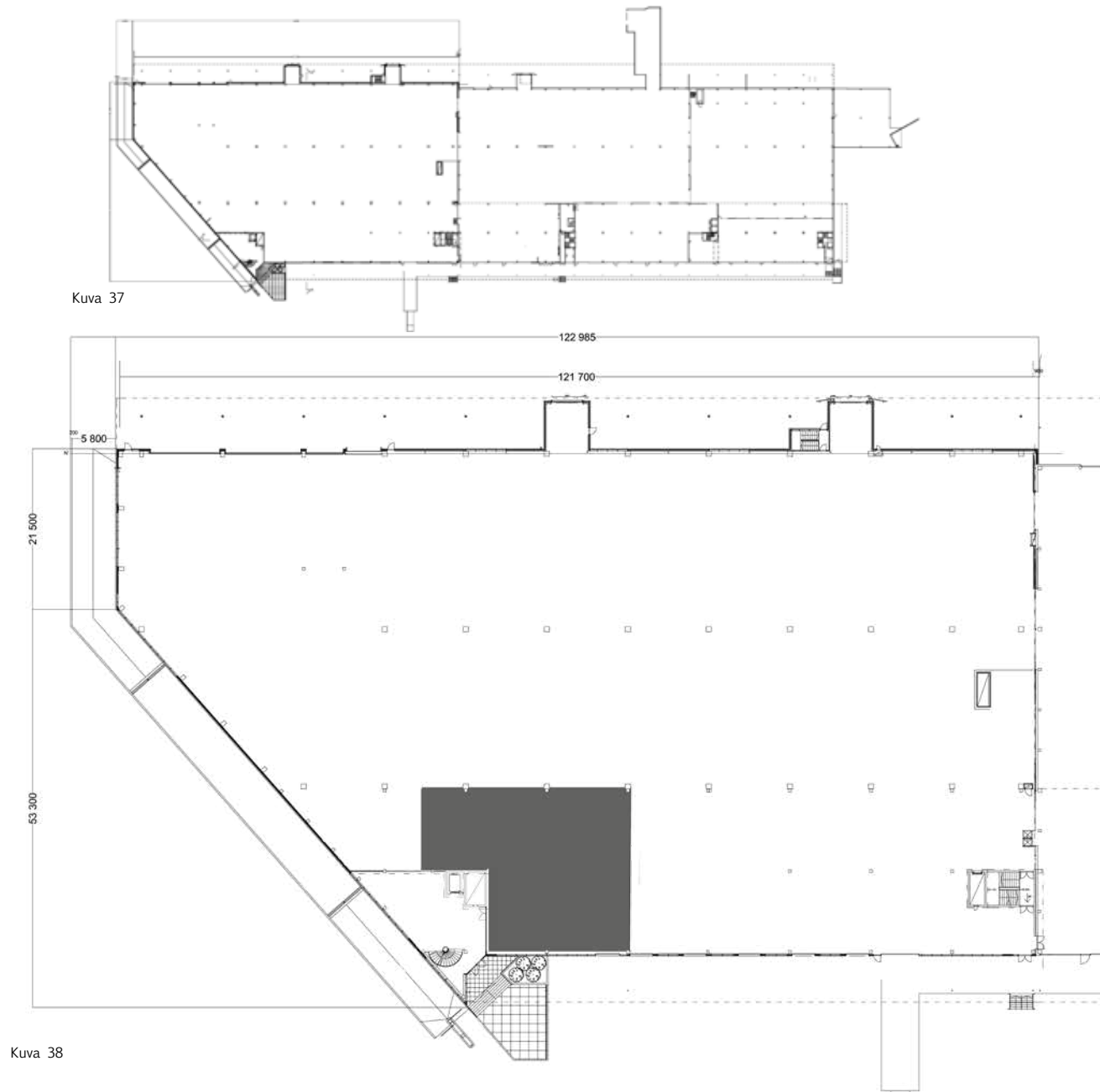
Vastaanotto toiminnallisesti keskeinen  
paikka.

## 5.2 UUDET TILAT

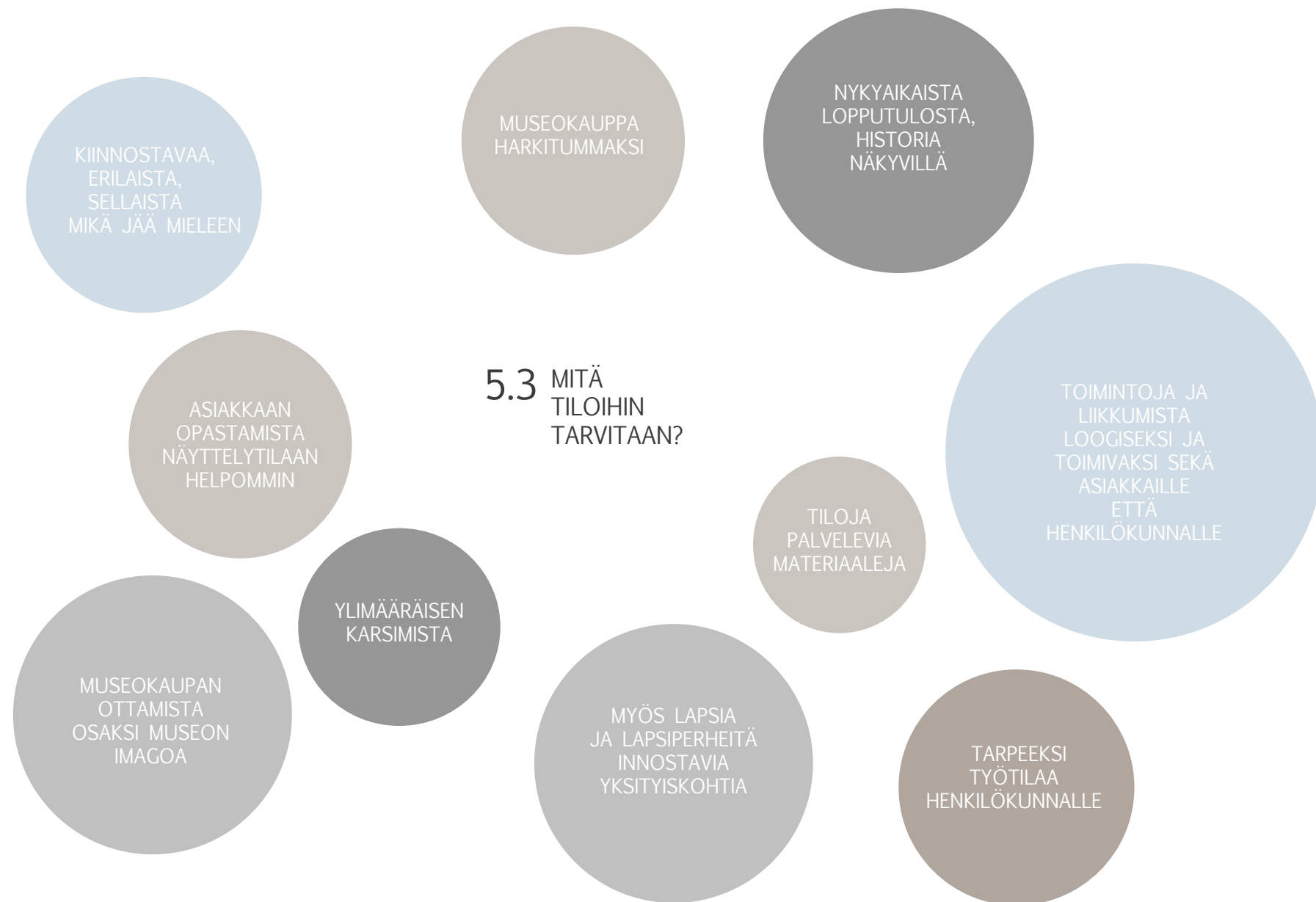
Suunnittelukohteen muuttuessa rahtiterminaalista julkitilaksi on edessä sen käyttötarkoituksen muutos. Sisätiloja tullaan jakamaan uusiksi, tulevien käyttötarkoitusten mukaan. Esteettisestä näkökulmasta voidaan miettiä, mikä on säilytettävää ja mikä ei. Monien mielestä teolliseen toimintaan rakennettu betoninen hallirakennus ei edusta minkäänlaista arkkitehtuurin kukkasta, eikä sisätilojen tarvitse näyttää lähtökohdaltaan. Uudistetun rakennuksen ei toki tarvitse näyttää rahtihallilta, mutta itse toivoisin, että vihjauksia sen menneisyydestä jäisi myös paikoilleen.



Kuva 39



Kuva 38



”Tilan tulee palvella tarvittaessa suuriakin yleisömääriä joustavasti, olla riittävän väljästi mitoitettu ja täyttää viihtyisyyden, turvallisuuden sekä liikumis- ja toimimiseisteisten vaatimukset.”

”Sisäänkäyntitilojen suunnittelussa tärkeitä tavoitteita ovat toimivuus, suunnistautumisen helppous ja usein suurenkin henkilömäärän liikenteen joustava sujuminen. Eri toiminnot sijoitetaan siten, että liikenne sujuu oikeassa järjestyksessä ulkotiloista sisäänkäyntitiloihin ja niistä edelleen varsinaisen käyttötarkoituksen mukaisiin tiloihin.

”Tilan ilmeeseen, kiinnostavuuteen ja käyttötarkoitukseen liittyvään mielikuvan antamiseen vaikuttavat lisäksi mm. materiaalivalinnat, värit, ilmastointi, valaistus ja akustiikka.”

”Ulko-ovien sisäpuolella avautuvilla tiloilla on tärkeä rooli. Ne antavat tulijalle ensivaikutelman koko talosta ja sen toiminnoista. Tilojen ilmeen tulisi kuvastaa rakennuksen tai tilan toimintaa.”

”Sisäänkäyntitilat sekä kulkuväylät mitoitetaan käyttötarkoituksen, henkilömäärän ja palomääräysten mukaan. Lisäksi otetaan huomioon kaikki käyttäjäryhmät, kuten eri tavoin liikkumiseisteiset, näkö- tai kuulovammaiset sekä vanhukset ja lapset. Mitoituksen lähtökohtana tulisi olla, että tilojen käyttötarkoituksesta riippumatta missään vaiheessa aulatilat eivät saisi ruuhkaantua, vaan tiloihin yhteensä mahtuva henkilömäärä mitoittaisi aulatilat.”

”Vastaanottotila sijoitetaan niin, että henkilökunnalla on hyvä näkyvyys kaikkiin yleisötiloihin.”





Kuva 40

## 5.4 VÄRIT

Me kaikki näemme ja koemme värit eri tavalla, ja värien synnyttämät psykofyysiset tunnetilat voivat ohjailla kokemuksiamme ja elämyksiämme ilman, että hahmotamme asiaa. Värit muokkaavat tunnelmaa, samoin kuin värien puuttuminen, ja erilaisten tilojen kokeminen värimaailmojen kautta on pitkälti subjektiivista.

Pohtiessani värien antamia mahdollisuuksia tunnelman ja elämyksien luomisessa konsultoin useaan kertaan Harald Arnkilin teosta Värit havaintojen maailmassa. Arnkil hahmottelee lukijalle helposti ymmärrettävän kokonaisuuden siitä, kuinka näkökykymme tarjoaa meille mahdollisuuden aistia silmillämme värien lisäksi pintoja ja kuinka tämä yhdistelmä visuaalisesti ohjaa sitä, minkälaiseksi värit koemme (2011, 59–62). Hän muistuttaa, että väreillä on tärkeä tehtävä tilassa – halutun asian korostajana tai sen häivyttäjänä. Väreillä voidaan yhdistää tiloja tai rajata niitä, avartaa tai sulkea, suurentaa tai pienentää. Myös arkkitehtuurisia elementtejä voidaan ”manipuloida” värien avulla, korostamalla haluttua vaikutelmaa. (Arnkil 2011, 236–237.) ”Tilasta pois jätetty tai sen ulkopuoliseksi havaittu elementti on usein sen voimakkain mielikuvien herättäjä”, toteaa Arnkil osuvasti (2011, 254).

Arnkil (2011, 226) esittää väriä ja tilaa koskeviksi kysymyksiksi seuraavia:

- ”1. Kuinka tila vaikuttaa värien havaitsemiseen: Katsomisetäisyyden, pinta-alan ja valaistuksen vaikutus siihen, millaisina kulloinkin havaitsemme värin
2. Kuinka väri vaikuttaa tilan kokemiseen. Tähän kuuluu värin vaikutus tilavuuden ja etäisyyden kokemiseen, muodon ja rakenteen kokemiseen sekä tekstuurien ja materiaalien kokemiseen
3. Värien psykologinen vaikutus tilassa, toisin sanoen kuinka ja missä määrin tilan värit vaikuttavat esimerkiksi vireystasoomme tai tunnetiloihimme.”

Arnkil myös muistuttaa, että visuaalisen suunnittelijan on suunniteltava ympäristö saavutettavaksi myös heikkonäköisille ja näkövammaisille, samoin kuin vanhuksille. Tämä ei automaattisesti tarkoita kompromissien tekemistä tilojen esteettisyydessä vaan ympäristön selkeyttämistä värimaailmaa hallitsemalla – asia, mikä on useimpien käyttäjäryhmien eduksi. Riittävät kontrastit etenkin kulkuväylien, oviaukkojen, tasoerojen sekä muiden esteiden erottumiseksi on olennaista tilaa suunniteltaessa. (2011, 51–52.) Ohjeistusta värien käytöstä julkisten tilojen suunnittelussa suhteessa tilojen esteettömyyteen antaa myös Rakennustietopalvelu. Tilojen havaitsemista parannetaan sopivilla värikontrasteilla sekä niitä tukevalla valaistuksella ja näkövammaisten tiloissa liikkumista helpotetaan värien vaihteluilla yhtä lailla kuin materiaalien muuttumisella tilojen mukaan. (RT 91-10788.)

## 5.5 ÄÄNI JA VALO

Melu vähentää viihtyisyyttä, tämän tiedämme kaikki. Huono akustiikka vaikuttaa ihmisen aisteihin ylikuormittamalla niitä ja voi olla suuressa roolissa kokemuksen muodostumisessa hyväksi tai huonoksi. Museoissa aulatila yleisesti ottaen on se talon meluisin ja rauhattomin tila, joten palvelullista kokonaisuutta mietittäessä tulee hyvään akustiikkaan kiinnittää huomiota. Kaikilla pintamateriaaleilla ja sekä kalusteilla on tähän suuri vaikutus.

”Valo vaikuttaa väreihin, muotoihin, sommitteluun ja jopa siihen, miten liikumme”, tiivistää Marjo Rantanen teoksessaan Tunnelmamuotoilu (2016, 158). Hän käy läpi sitä, kuinka valaistus saa yhä enemmän huomiota julkisia tiloja suunniteltaessa, mutta myös asiakkaan kokemusta ja kohtaamista mietittäessä. Palvelullisessa tilassa valaistuksen suunnittelussa on otettava huomioon sekä asiakkaan että henkilökunnan näkökannat. On kaikkia hyödyttävää, että valaistus on aistiystävällistä, että se ei häikäise tai vaikuta yleisellä tasolla negatiivisesti kokemukseen. (Rantanen, 2016, 158–159.) Valaistuksen tehtävänä on myös tilan hahmottamisen parantaminen. Hyvä yleisvalaistus on tärkeää kokonaisuuden kannalta, kohdevalaistuksella voidaan korostaa haluttuja elementtejä ja epäsuoran valaistuksen käytöllä voidaan vaikuttaa haluttuun tunnelmaan ilman, että katsoja häikäistyy.

Suunnittelukohteen valaistuksessa on huomioitava kontrastit. Henkilökunta tarvitsee työskentelyyn tarvittavan määrän valoa, mutta tämä ei saa luoda yletöntä kontrastia tilan muuhun valaistukseen nähden. Samoin museomymälä tarvitsee yleisvalaistusta tehokkaampaa kohdevalaistusta.

Lentoaseman kiitoteille mahdollisesti avattavat ikkuna- ja ovipinnat toisivat tilaan luonnonvaloa, ja siten lisää avaruutta ja ilmavuutta. Aulatilojen suunnittelussa tätä valoa pystyisi hyödyntämään, jos näyttelyhalleihin suunnatusta seinäpinnasta osa olisi lasia. Suurissa, luonnonvaloa läpi päästävissä lasipinnoissa on kuitenkin huomioitava sekä vuorokauden että vuodenaikojen mukaan muuttuvat olosuhteet sekä minimoitava häikäisy. Päivisin luonnonvalo on kirkkaampaa ja sinertävämpää kuin iltaisin tai aamuisin, jolloin valo keller-tää (Arnkil, 2011, 183). Henkilökunnan kannalta luonnonvalon saaminen tilaan olisi toivottavaa, sillä se lisää vireystasoa ja koetaan usein keinotekoista valaistusta miellyttävämmäksi. Luonnonvalo myös toistaa paremmin ympäristön materiaaleja ja värimaailmaa.



Kuva 41





Kuva 42

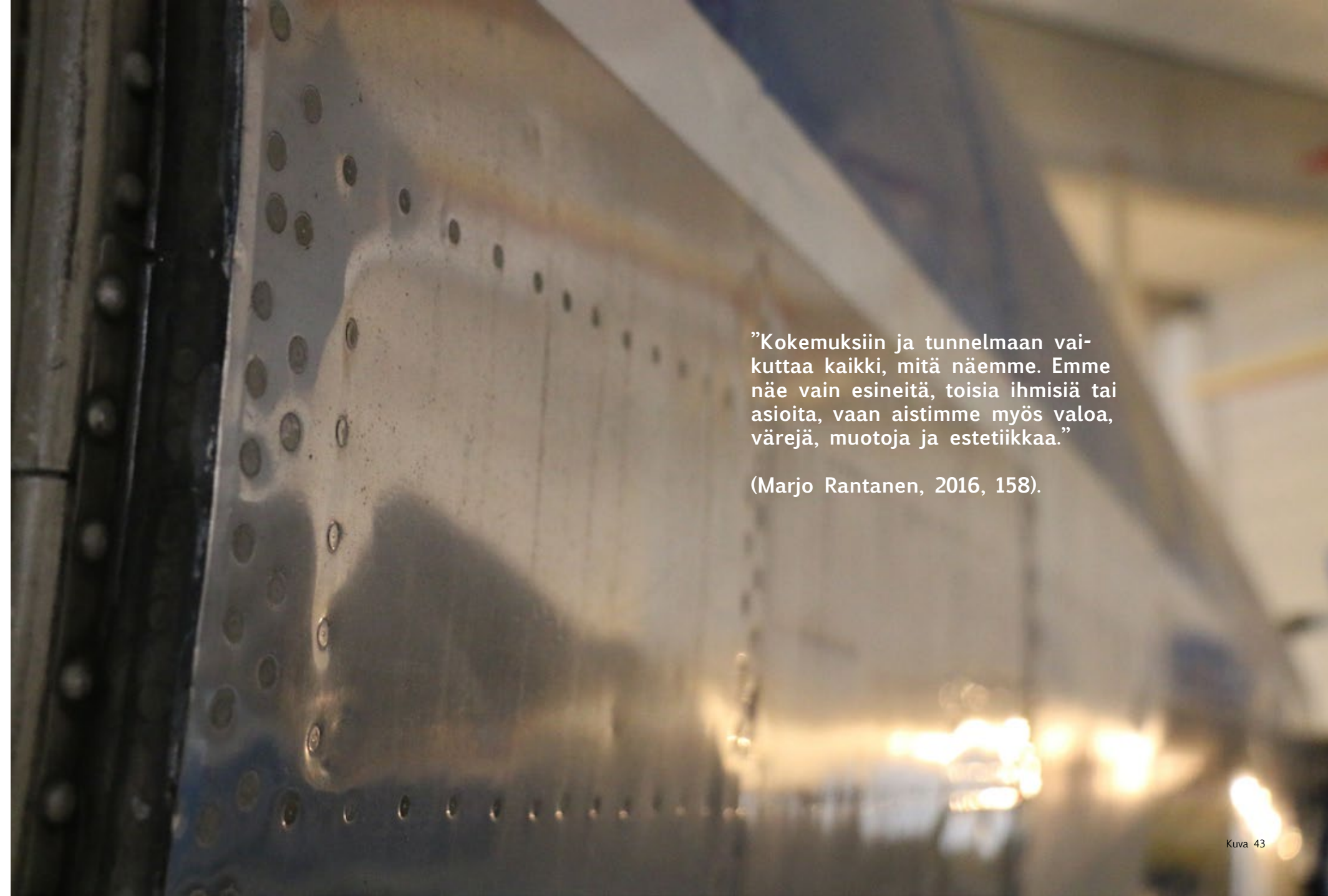
## 5.6 MATERIAALIT JA KALUSTEET

Aulan pinnoissa on luonnollisesti käytettävä julkisen tilan vaatimustasolla kulutusta kestäviä ja määräyksiä noudattavia materiaaleja. Tilojen on oltava turvalliset sekä käyttötarkoitukseensa sopivat myös näiltä osin.

Materiaaleja valittaessa tarvitsee pohtia niiden suhdetta toisiinsa sekä kontrastien luomaa tunnelmaa. Yhtä lailla on kiinnitettävä huomiota haluttuun tarinaan, sekä museon edustamaan lajiin ja sen imagoon. Materiaalipintoja tuodaan esille yhteistyössä valaistuksen kanssa. Suunnittelukohteessa lähdin materiaaleja pohtimaan tunnekuvien kautta. Ilmailuun assosioituu vahvasti erilaiset metalli- ja puupinnat, kun taas rakennuksen historiaan rahtiterminaalina betoni. Molemmissa tapauksissa pinnat voivat näyttää epätäydellisiltä ja osittain viimeistelemättömiltäkin.

Julkisissa aulatiloissa täytyy luonnollisesti huomioida myös esteetön liikkuminen. Tämä tarkoittaa huomion kiinnittämistä materiaaleihin, väreihin, valaistukseen ja akustiikkaan, mutta myös tilojen käytettävyyteen. Pyörätuolilla liikkuvien asiakkaiden tilantarve on otettava huomioon kalusteiden sijoittelussa sekä kulkuväylien mitoituksessa.

Koska aulatiloihin on tarkoitus mahtua suuria ihmismääriä kerrallaan, oli suunnittelun lähdettävä myös väljyyden tavoittelusta. Aulatila tarvitsi myös jonkinlaista levähdyspaikkaa, joka palvelisi kaikkia kävijäryhmiä. Suunnitelmasta löytyy sekä yksilöllisiä kiintokalusteita, jotka mahdollistavat mm. huomaamattoman sähköistyksen ja henkilökunnalle tarkoitettuja toimintoja, että siirreltäviä irtokalusteita.



”Kokemuksiin ja tunnelmaan vaikuttaa kaikki, mitä näemme. Emme näe vain esineitä, toisia ihmisiä tai asioita, vaan aistimme myös valoa, värejä, muotoja ja estetiikkaa.”

(Marjo Rantanen, 2016, 158).

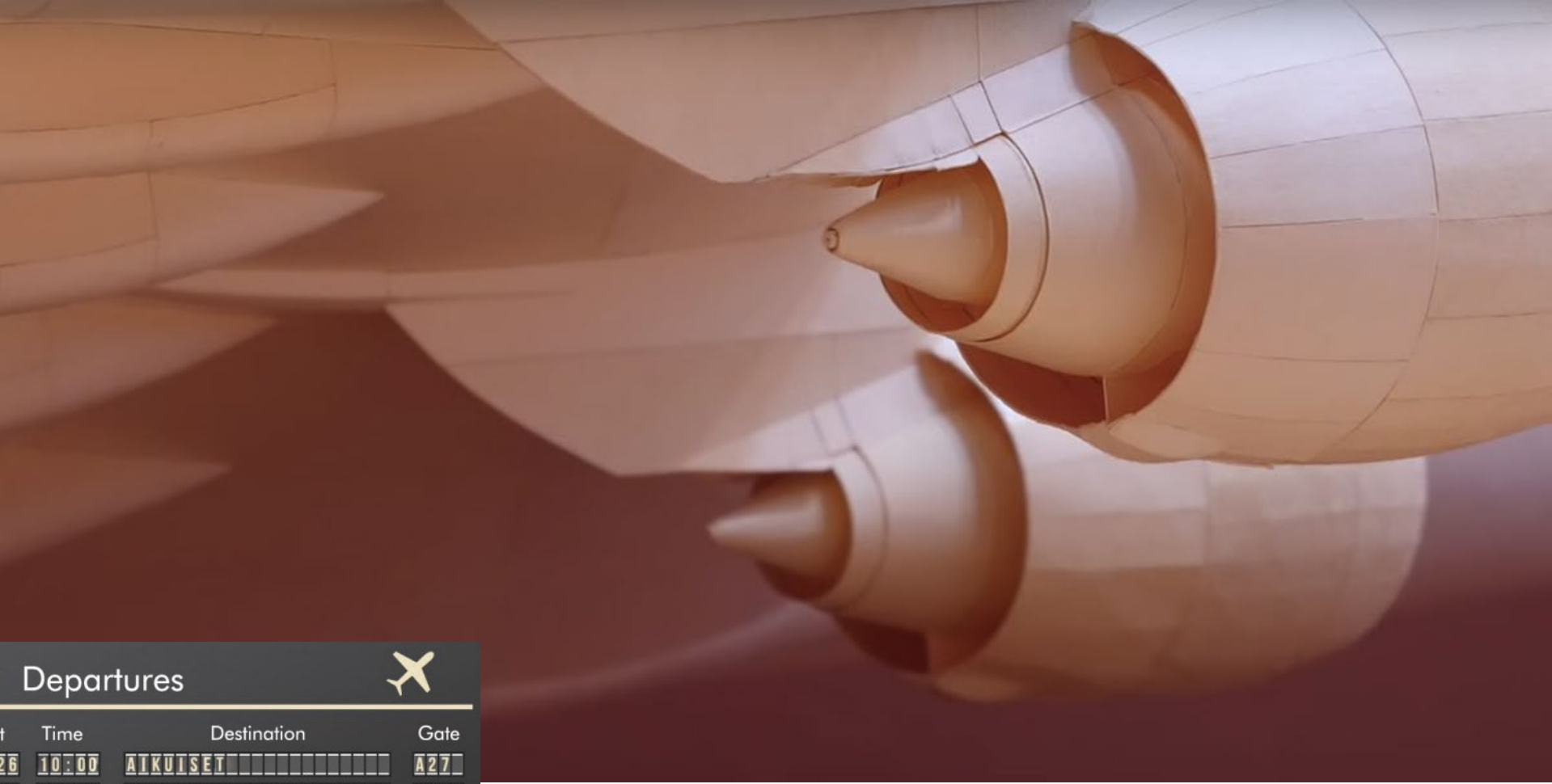
Kuva 43



5.7 TUNNELMOINTIA



↑ Departures ✈			
Flight	Time	Destination	Gate
VQ 326	10:00	AIKUISET	A27
EP 623	07:00	LAPSET	B6
UVK592	00:00	LAPSET ALLE 7V	C18
WS0448	07:00	ELÄKELÄISET	A09
IQ 803	07:00	OPISKELIJAT	B9
JV 578	25:00	PERHELIPPU	A3





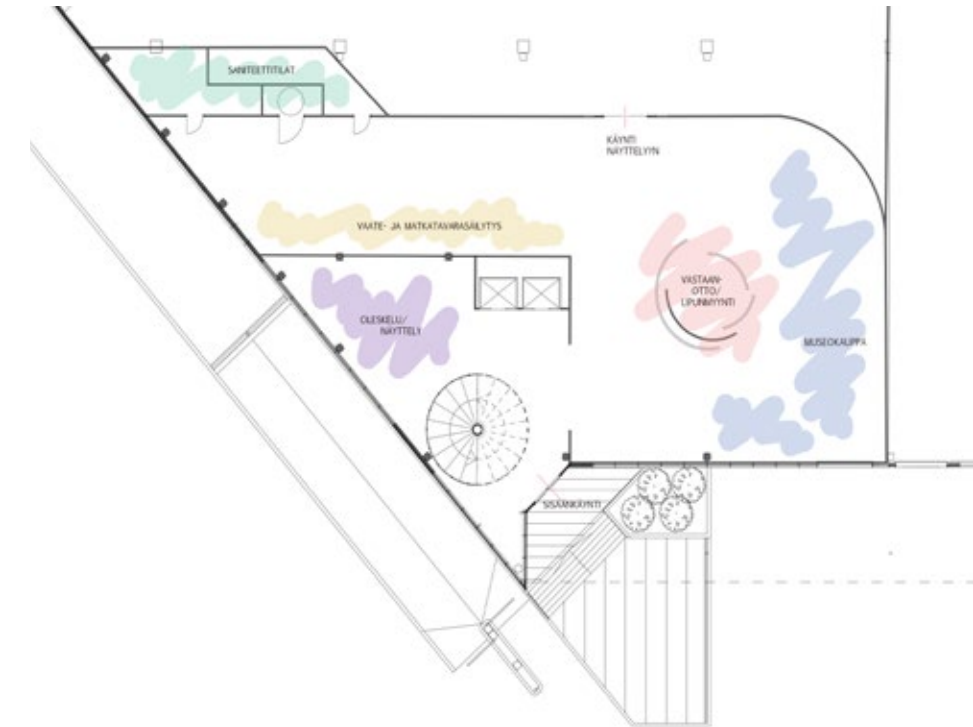
## 5.8 ALUKSI: MIETTEITÄ JA LUONNOKSIA

Aloittaminen on monesti hankalaa, eikä tämä projekti tehnyt poikkeusta sääntöön. Luonnostelun aloittaminen osoittautui todella haastavaksi ja vaati pitkää ajatusprosessia. Huomasin usein syyllistyväni tilojen pienentämiseen omassa mielessäni – tein liian pieniä ratkaisuja suureen halliin. Korjausliikkeet menivät liialliseksi ja ahdistin isoja elementtejä toistensa niskaan, tehden samalla tiloista sokkeloisia. Muotokieli muuttui kulmikkaan geometrisesta kiemurtelevan orgaaniseksi päivien mukaan. Sotku oli aikamoinen. Lopulta päädyin kysymään itseltäni annanko mopon keulia vai lähdenkö tavoittelemaan ”järkevää ja mahdollista” – vai kultaista keskitietä näiden välistä?

Varsinainen suunnittelu alkoi siis varsin myöhään kaikkien esteiden jälkeen. Suurin haaste oli tilojen muuttuminen prosessin aikana ensimmäisestä kerroksesta toiseen ja sai aikaan dilemman siitä, menenkö eteenpäin jo suunnitellulla vai aloitanko alusta. Päätin noudattaa tulleet muutoksia ja siirtää suunnitelmani kerrosta ylemmäs. Lähdin tilajaon päätettyäni eteenpäin suunnitelmassa ja varsin nopeasti loppupaketti muotoutui lopulliseen suuntaansa. Materiaalit muuttuivat vain vähän alkuperäisistä ajatuksistani. Halusin pitää pinnat yksinkertaisina ja käyttää ilmailusta tuttuja materiaaleja – metallia ja puuta, sekä myötäillä hallin omia betonirakenteita.

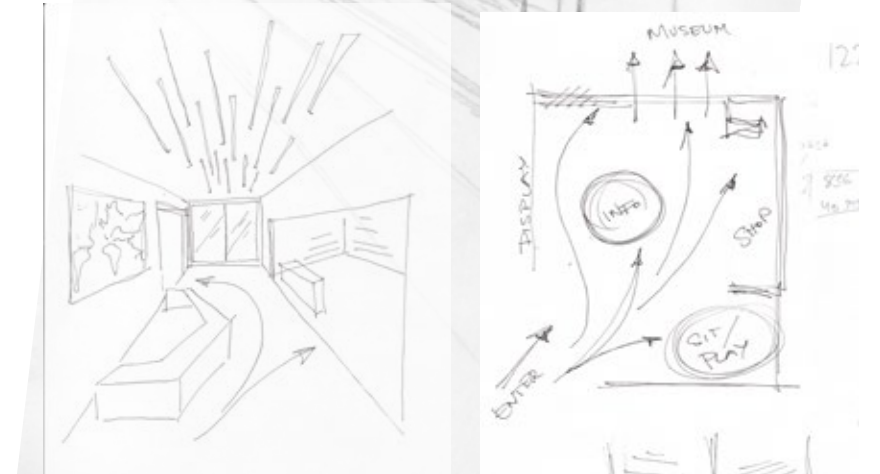


Kuva 44



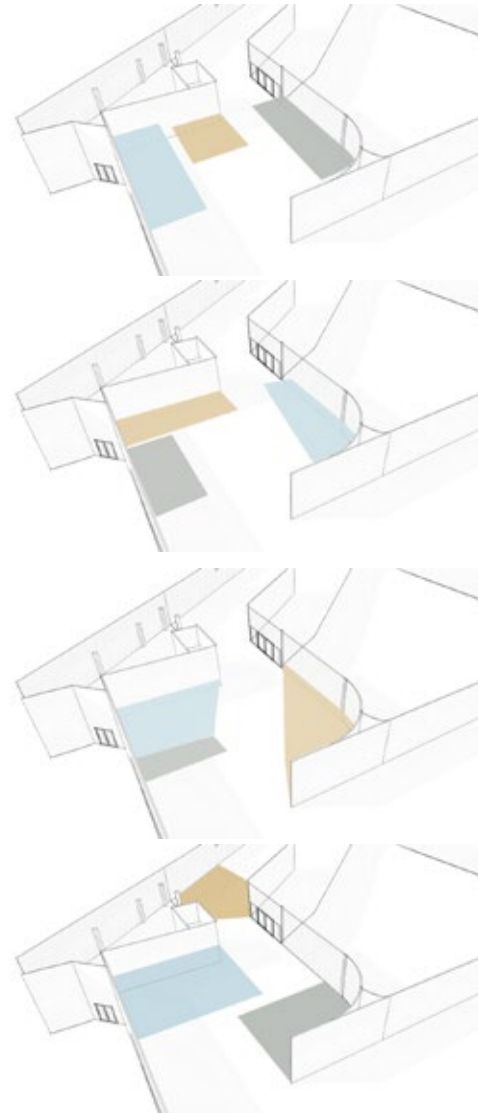
Kuva 45

Luonnoksia ja ajatusten käsittelyä: Miten tilojen suhteet toisiinsa määrittelevät aulan funktiota ja missä määrin perinteisiä tilajakoja kannattaisi kunnioittaa? Alkuperäinen suunnitelma rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen. (Kuva 45)

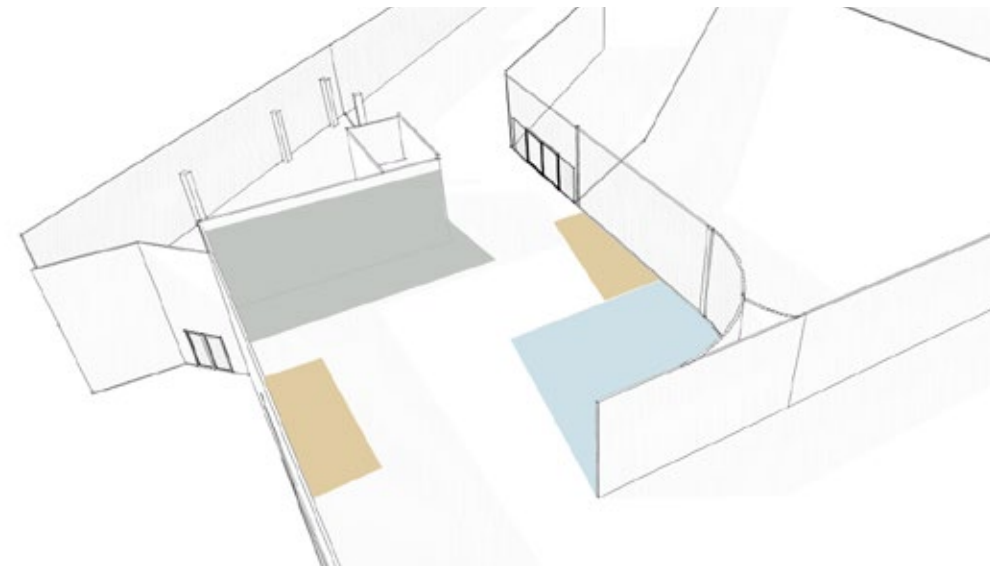


Kuvat 46-48

## 5.9 TILAOHJELMA JA KULKUREITIT



Kuvat 49–53



Vastaanoton toiminnot:  
Lipunmyynti,  
näyttelyinformaatio, opastus



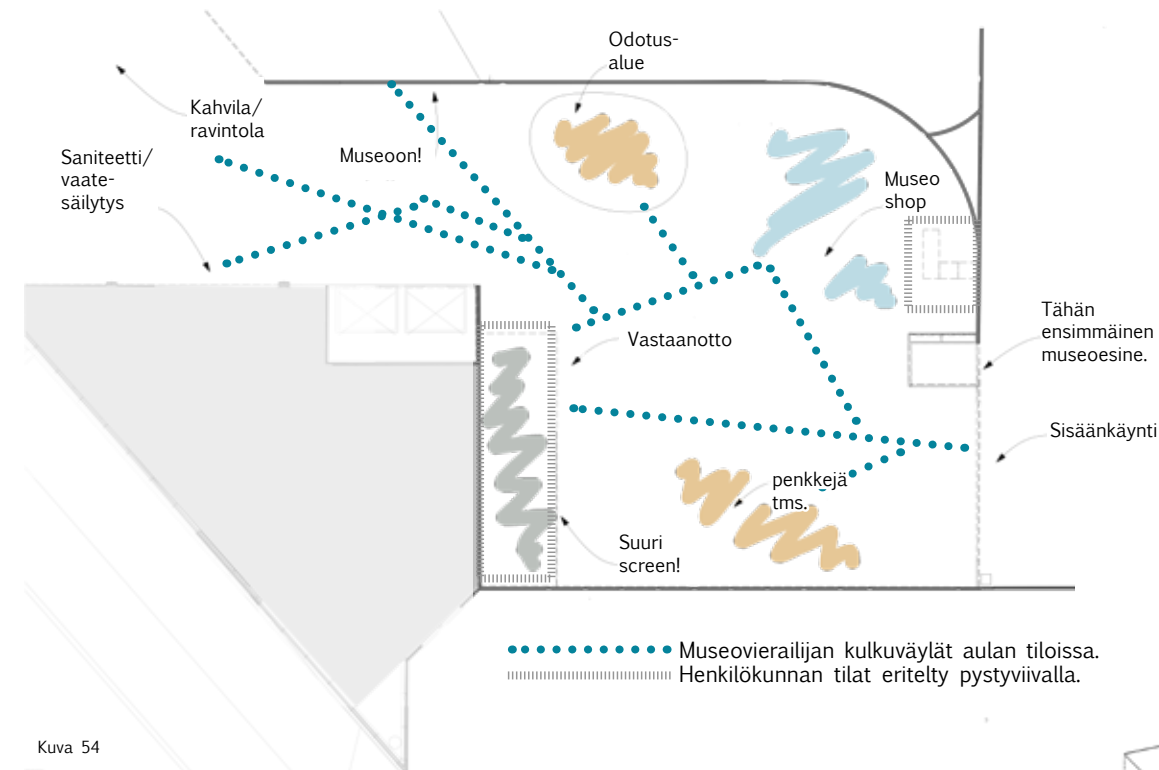
Museokauppa



Oleskelu, odotus,  
kokoontuminen

Pyörittelin pitkään toimintojen järjestämistä tilaan. Halusin kaikkien toimintojen olevan näkyviä jokaisesta suunnasta, helposti löydettävissä ja kulkuväyliä olevan loogisia ja mahdollisimman avoimia. Samaan aikaan pidin kynsin ja hampain kiinni avoimen tilan ajatuksesta ja mahdollisimman esteettömästä näkymästä näyttelytiloihin.

Lopullinen päätös valikoitui logiikalla. Valitussa sijoittelussa museovieras näkee ensimmäisenä vastaanotopisteen, mutta se sijaitsee tilan toisessa päädyssä, jolloin kävijällä on tilaa tarkastella toimintoja ennen lipun ostamista. Henkilökunnan kannalta vastaanotto on kuitenkin asemoitu siten, että jokainen tulija huomataan ja heihin on helppo luoda kontakti. Henkilökunta myös näkee pisteestään koko aulatilaa. Museokauppa on avoimessa tilassa lähellä sisäänkäyntiä. Se on rajattu vain lattian ja katon elementeillä ja kaupasta on suora näkymä kaikkialle. Odotustiloja on kaksi erilaista. Käynti sisälle museoon sijaitsee vastaanoton jälkeen.

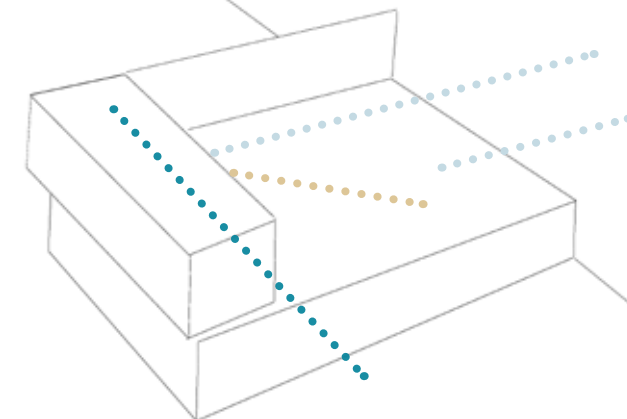


Kuva 54

Alustavasti aulatilasta keskusteltaessa määriteltiin tilaa tarvittavan ”vähintään yhdelle airbussilliselle kerrallaan” (Kyyrönen & Ilikainen, 2018), vapaasti käännettynä siis n. 200 henkilölle. Tällainen skenaario ei tietenkään ole jokapäiväinen tilanne museolla, mutta museolla järjestettävissä erilaisissa tapahtumissa määrä täyttyy helposti. Aulatilat on tässä konseptissa mitoitettu n. 320 m<sup>2</sup> kokoisiksi, mikä sisältää museokaupan, jonka osuus on n. 92 m<sup>2</sup>. Kun aulan kokonaisneliömäärästä poistaa henkilökunnan alueet jää mitoituksi n. 1 m<sup>2</sup>/asiakas. Kulkureitit on mitoitettu mahdollisimman väljiksi ja mutkattomiksi, jotta tiloissa käyskentely olisi mahdollisimman vaivatonta. Museokaupan osalta tilat ovat kompaktimmat. Jokainen kulkuväylä kaupan alueella on kuitenkin mitoitettu minimissään 1500mm, jotta esteetön kulku toteutuu.

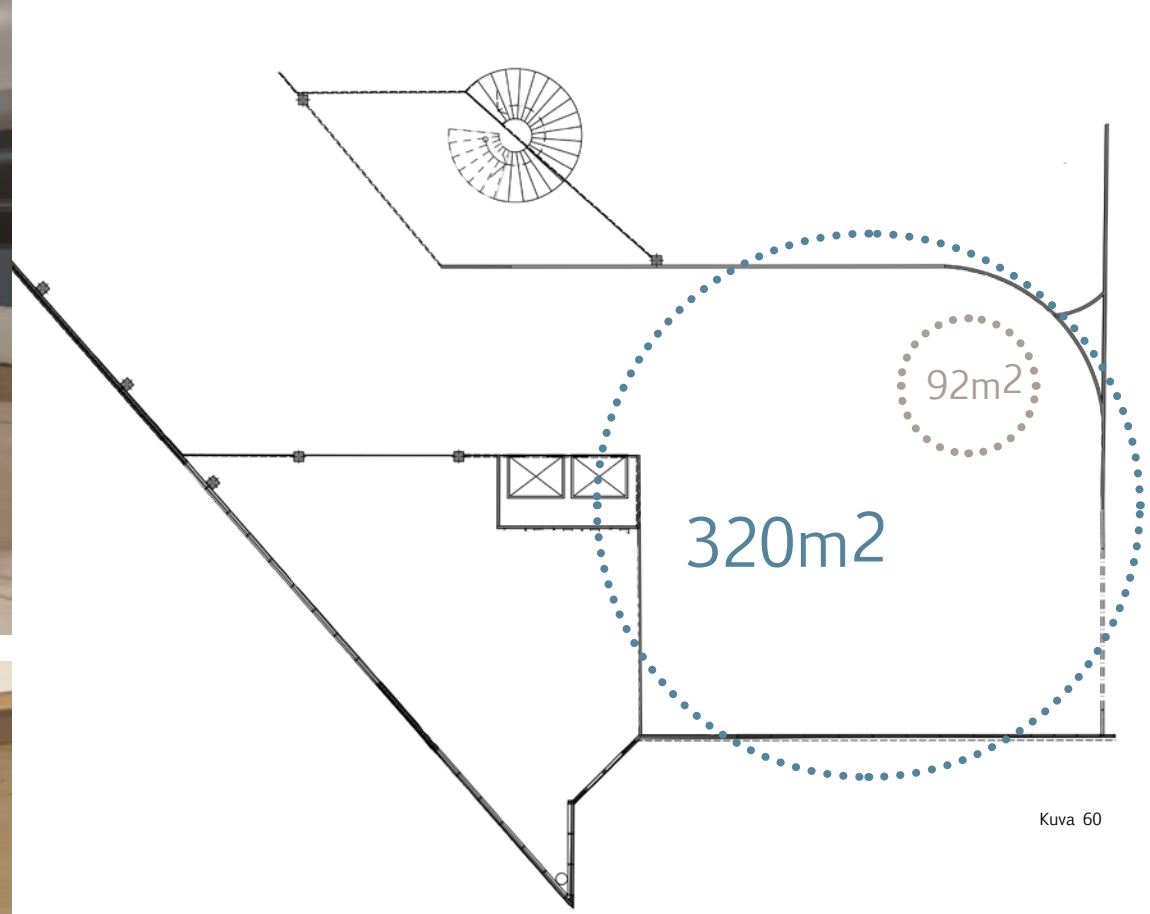
Pitkät näkymät sekä aulatilassa, että aulasta näyttelyhalliin luovat avaruutta kokonaisuudelle. Näkymä kiitotielle museoalueen kautta antaa mielenkiintoisen kuvakulman ilmailun historiasta nykytilanteeseen.

- Näkymä läpi aulan
- Näkymä näyttelytilaan
- Näkymä kiitotielle



Kuva 55





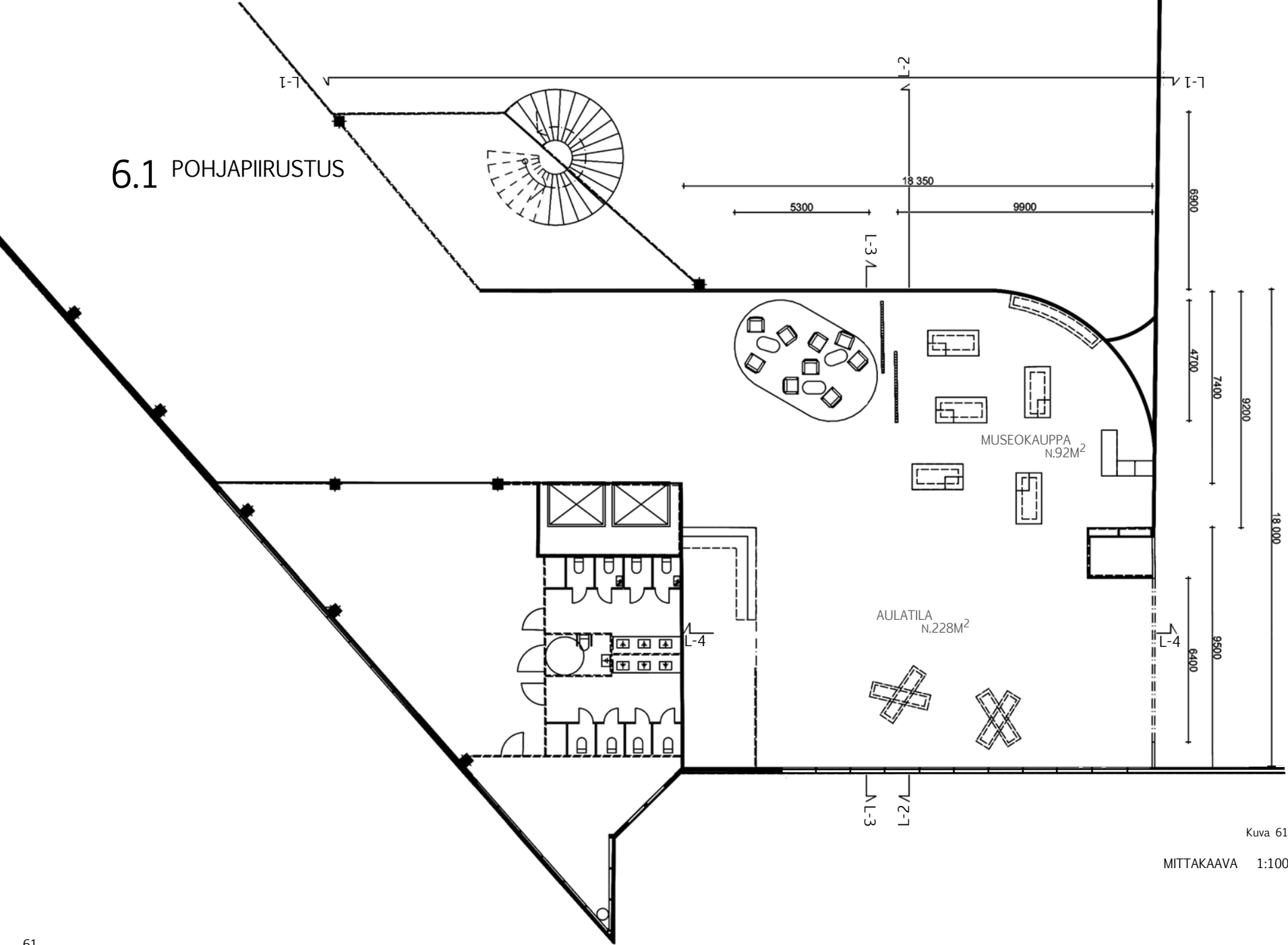
Kokeiluja väreistä ja materiaaleista.

Kuvat 56-59.

Kuva 60

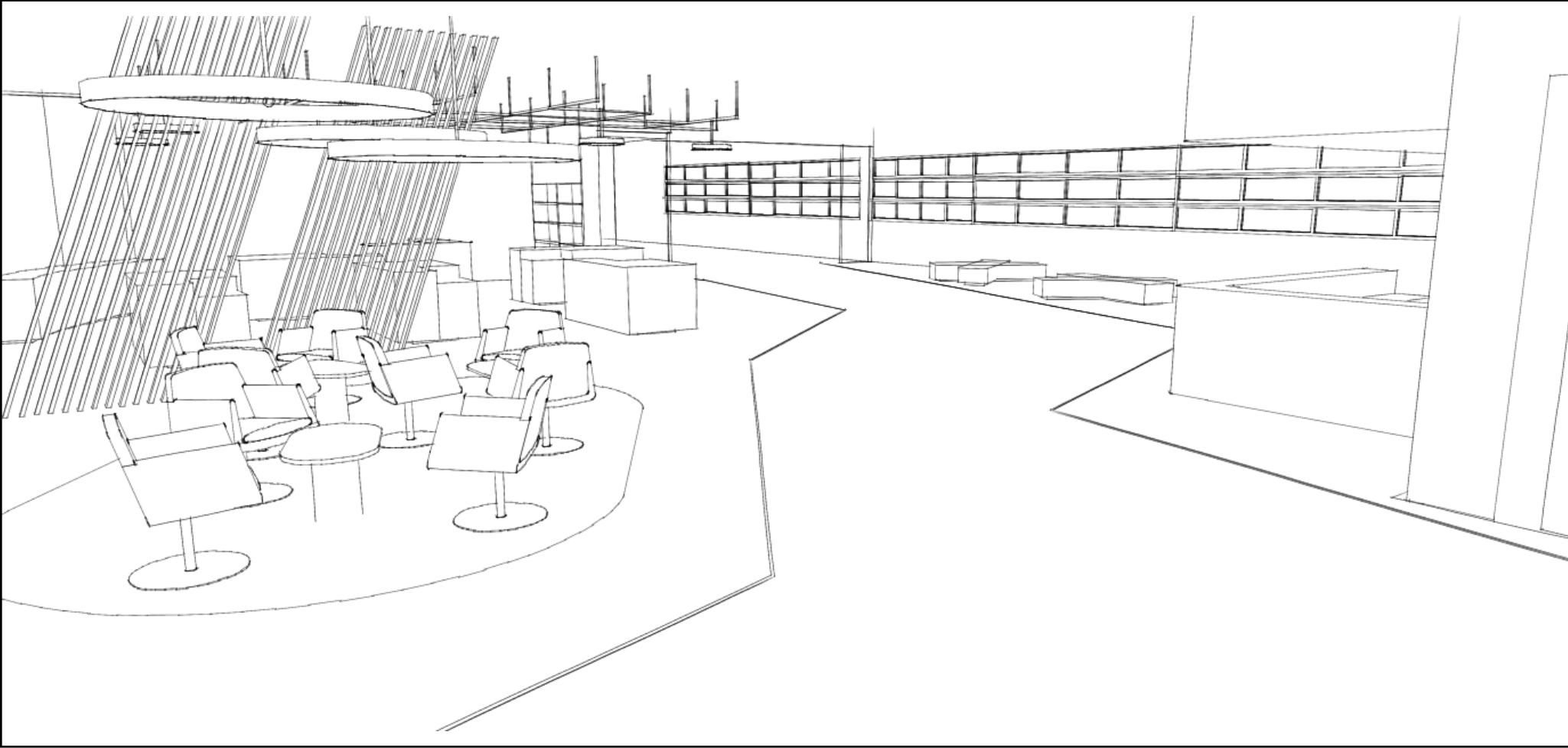
## 6 TILASUUNNITELMA

6.1 POHJAPIIRUSTUS



Kuva 61

MITTAKAAVA 1:100



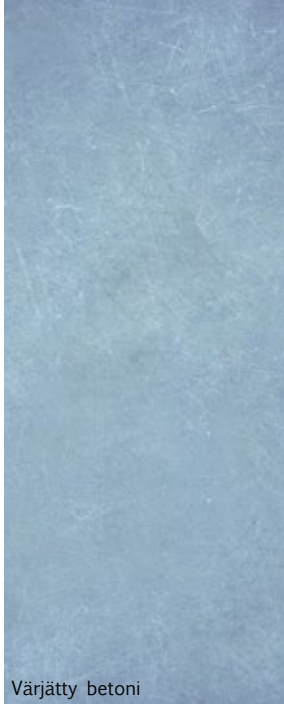
Kuva 62



6.2  
PINTOJA  
JA VALOA



Upotettu metallilista



Värjätty betoni



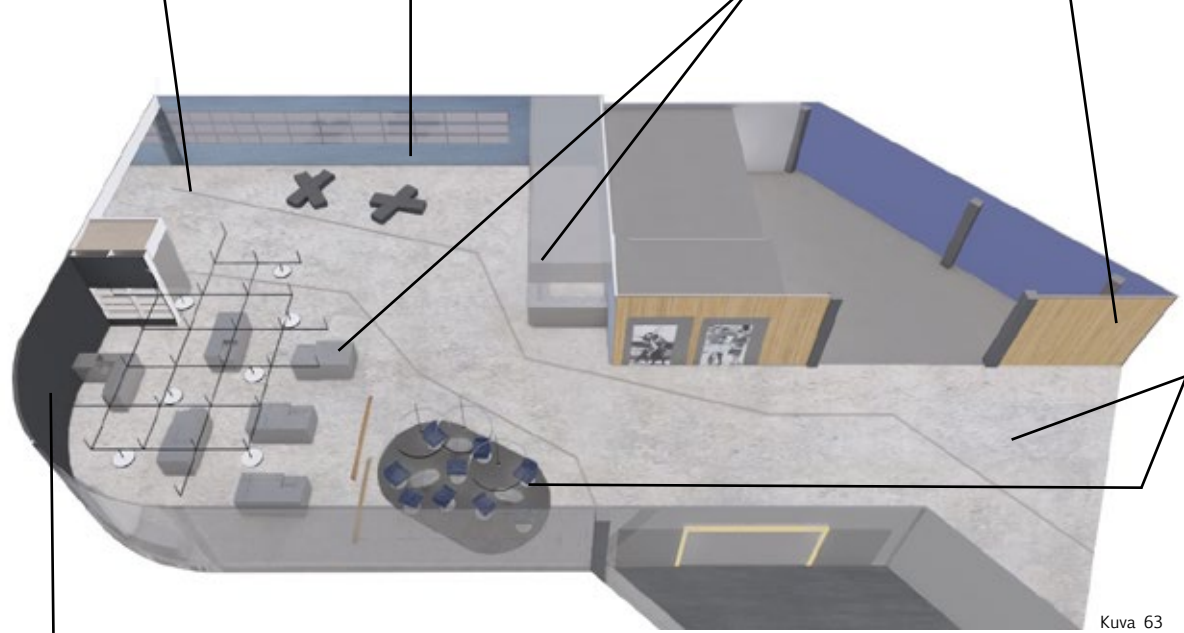
Ruostumaton teräslaatta, patinoitu



Tammipaneeli



Villasekoite



Kuva 63



Magnum Oversized by Florim betonilaatta, Ivory



Magnum Oversized by Florim betonilaatta, Plomp / sävytetty akustiikka-maali raakabetonille



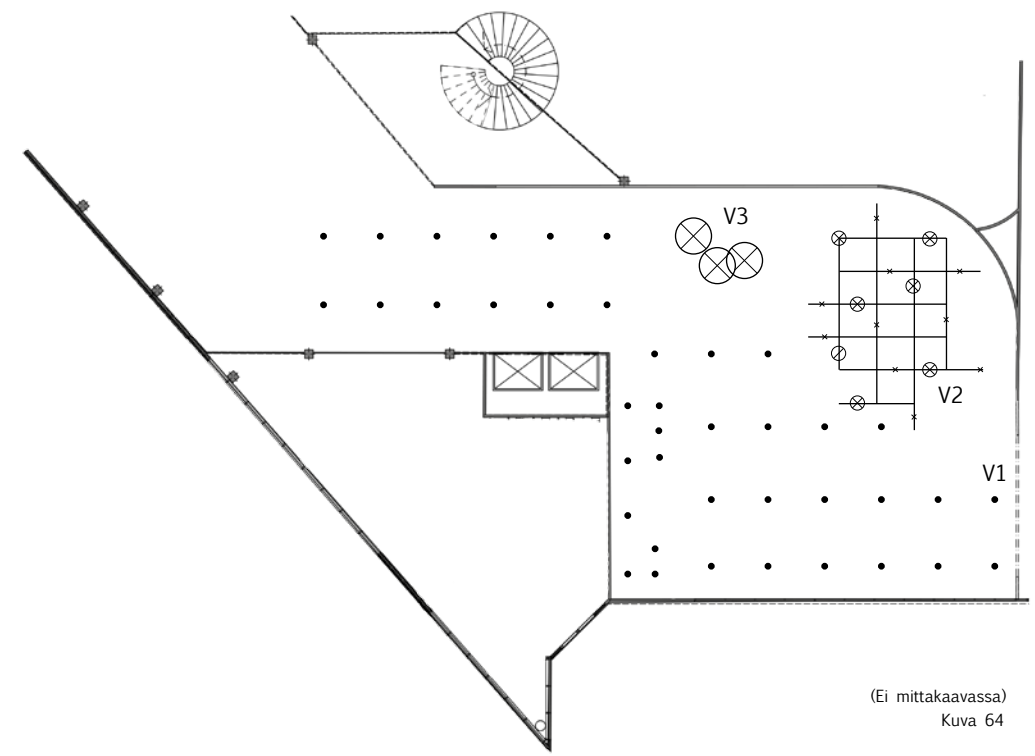
V1

Vibia Big Built-in. Alakattoon upotettava alasvalo, DALI-system. LED 27W, 4000K.



V2

Flos Infrastructure Alakattoon kiinnitettävä valaisinjärjestelmä, erilaisia valonlähteitä, bmagneettikiinnitykset. LED 25-40W, Välytys 1500mm, 3000K.



(Ei mittakaavassa)  
Kuva 64

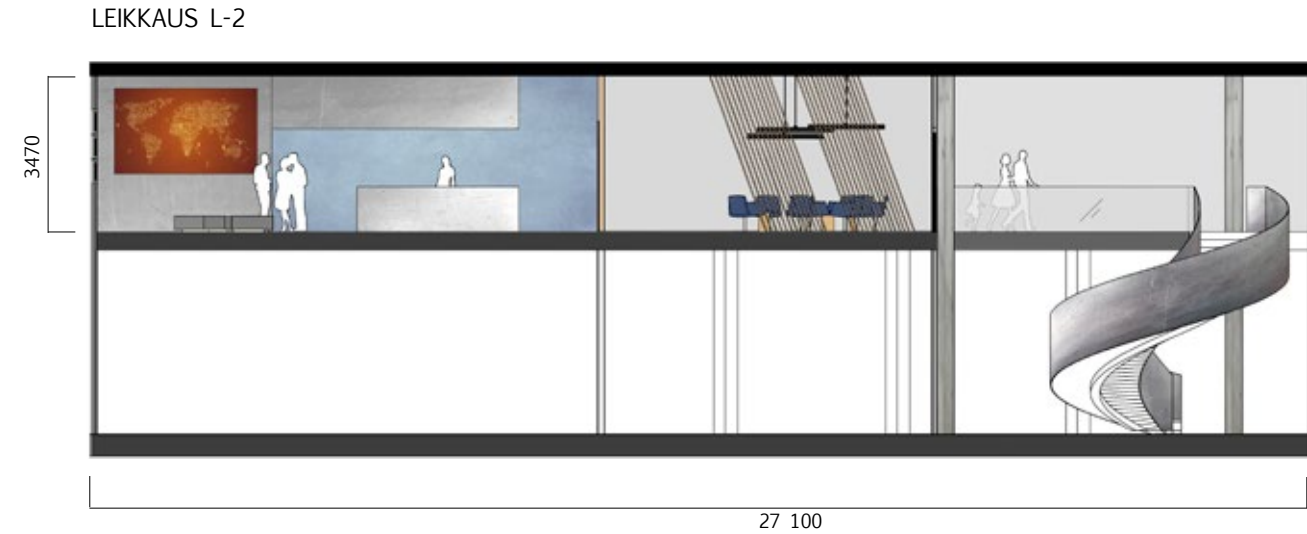
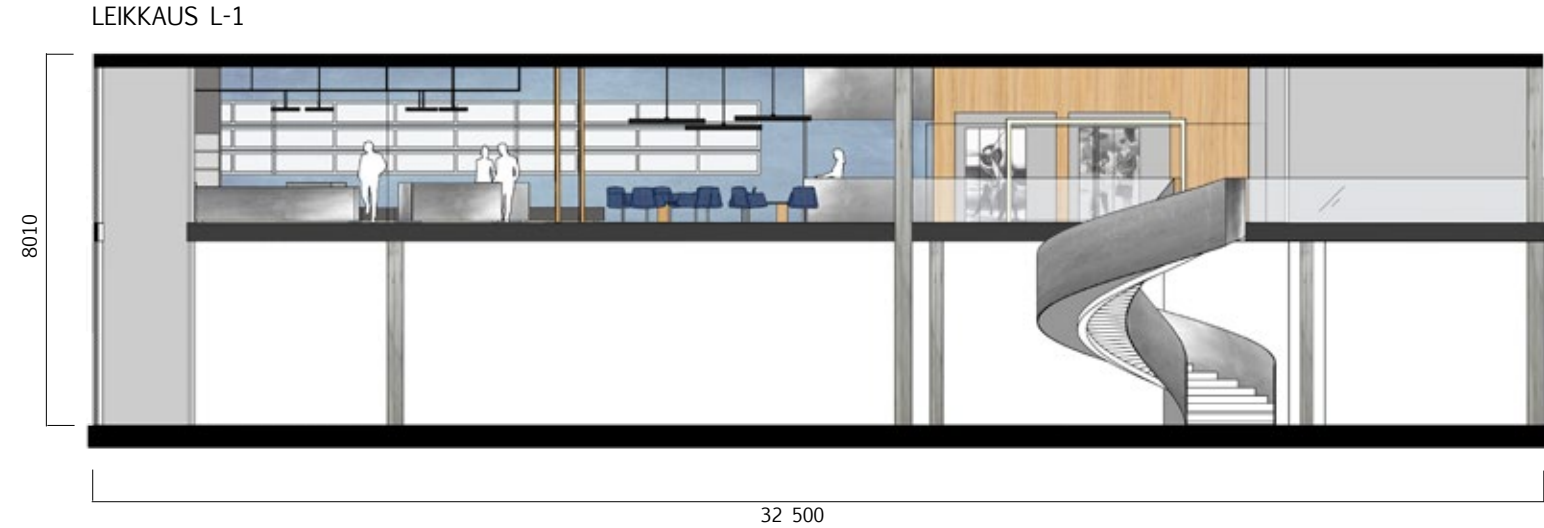


V3

Beacon LedLux Circa Alakattoon kiinnitettävä riippuvalaisin, himmennettävä, 3000K



6.3 LEIKKAUKSET (Ei mittakaavassa)



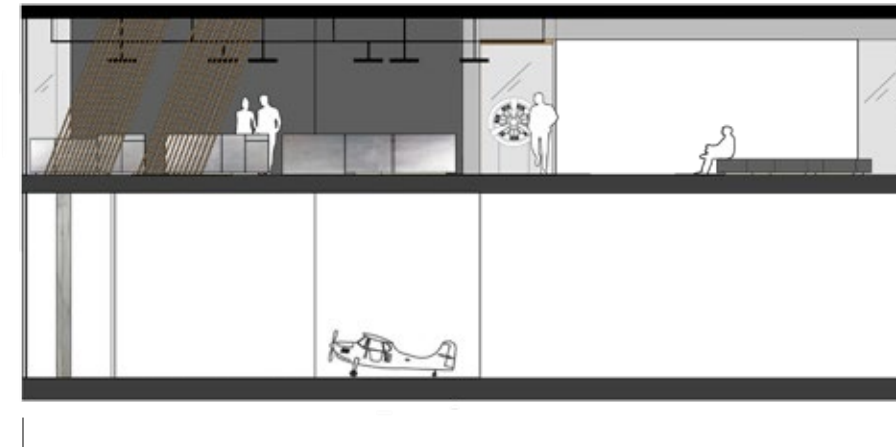
Kuvat 65-66



Kuva 67

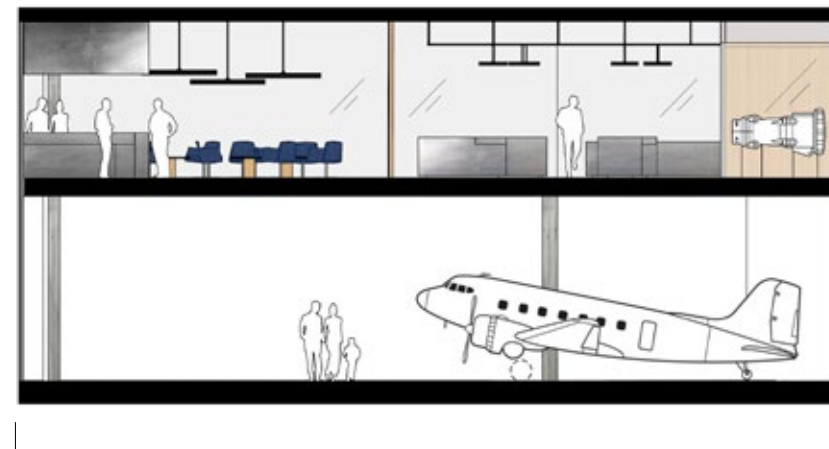


LEIKKAUS L-3



18 000

LEIKKAUS L-4



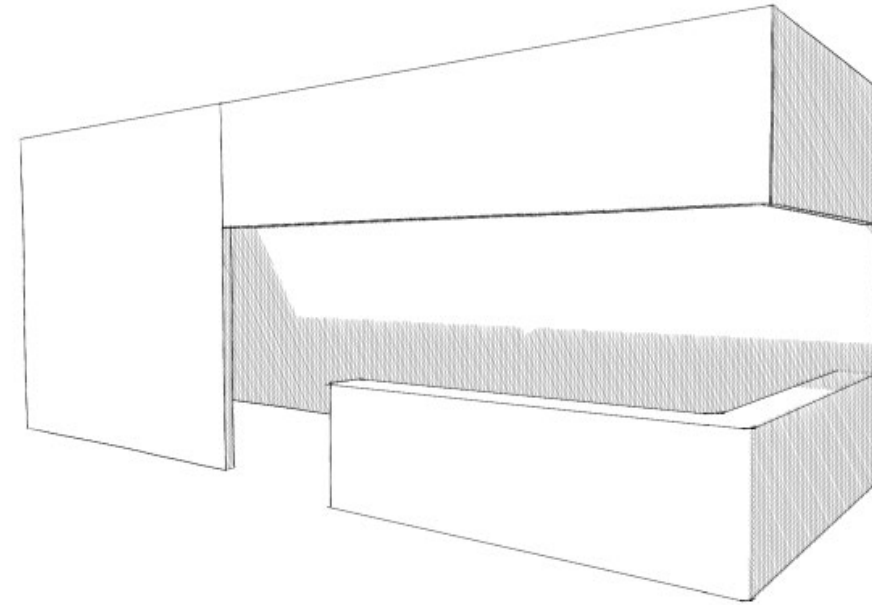
18 350

Kuvat 68-69



Kuva 70





Kuvat 71-72



Kuva 76

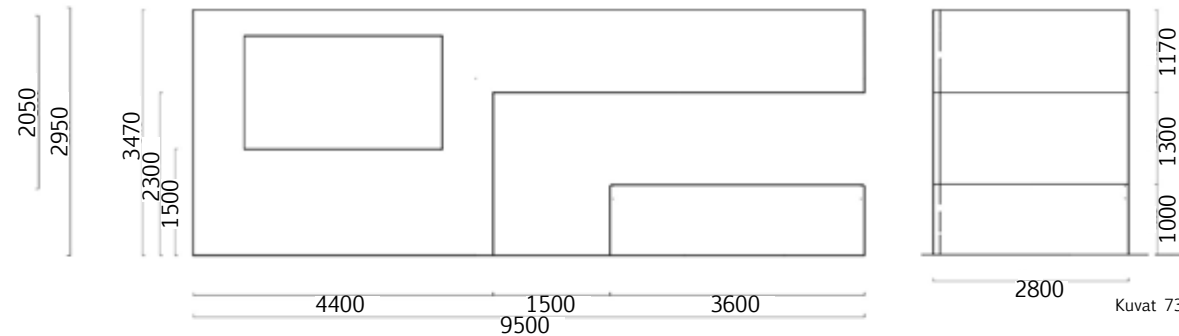
Tuotevalikoimaan kiinnitetään brändiuidustuksen yhteydessä huomiota. Seinä-  
loiden muodostama visuaalinen kokonaisuus on tarkkaan tarkkattu. Tuotevalikoima

Museokaupan imago tavoittelee leikkillisesti huoletonta "ilmailun kulta-aikaa" ja vahvistaa museon brändiä.

The diagram shows a large brown rectangle on the left and a blue staircase-like shape on the right. A blue line connects the top-right corner of the brown rectangle to the top-left corner of the blue shape. The blue shape consists of three horizontal segments of equal length, each followed by a vertical segment of equal height, forming a staircase pattern. The top-right corner of the blue shape is marked with a dashed line.

Vastaanoton seinässä suuri näyttö, jossa grafiikkaa museo-  
kävijöiden kansallisuuksista interaktiivisesti sekä reaaliaikaista  
dataa lentoliikenteestä, esim. Flightradar-palvelun kautta.

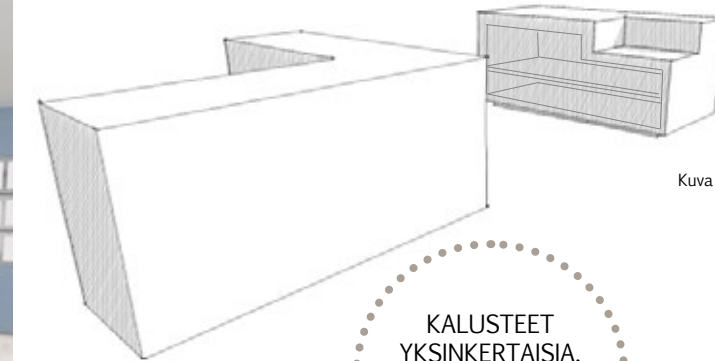
--	--



Kuvat 73–75



Kuva 77



Kuva 78

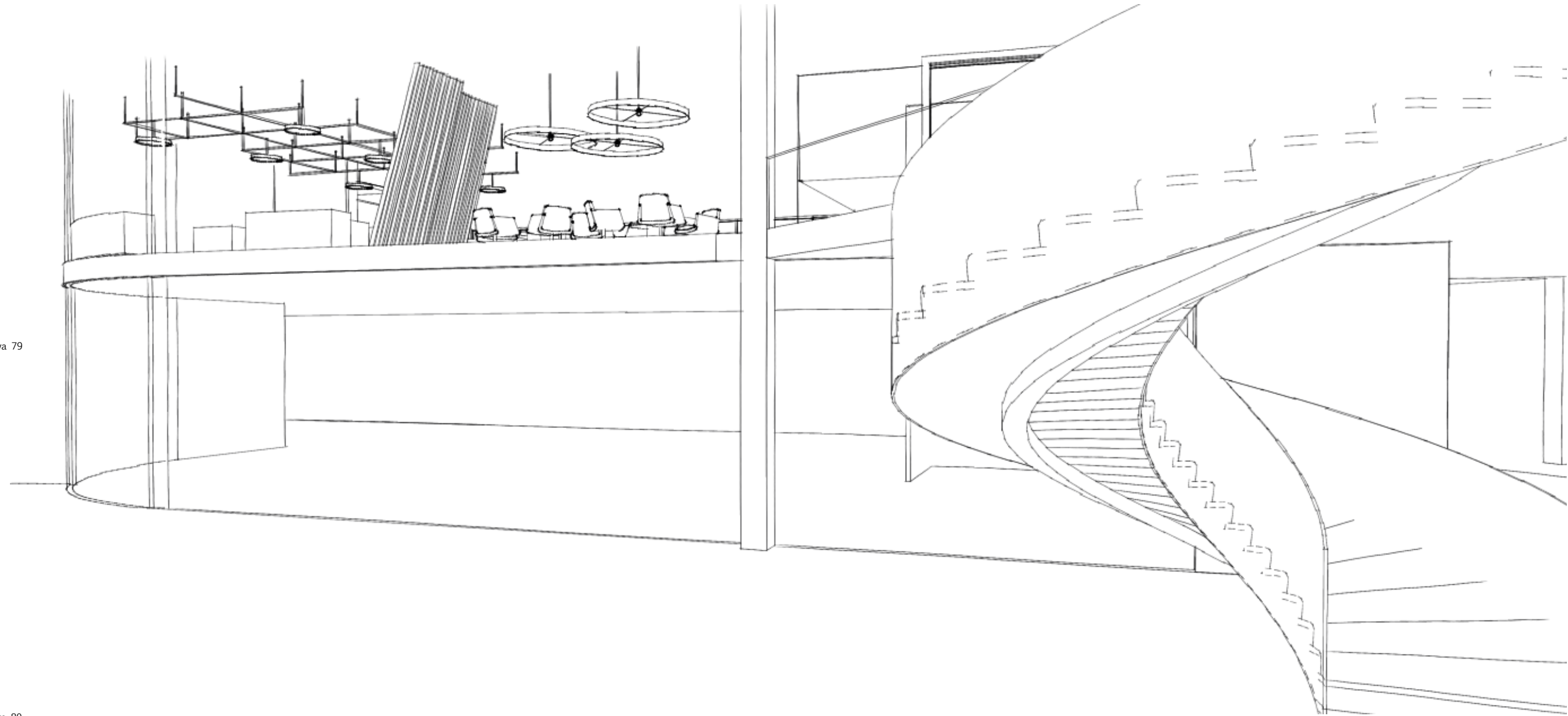




Kuva 79



Kuva 80



Kuva 81





Kuva 82

## 7 JÄLKIPYYKKI

Tämän opinnäytteen tilasuunnitelma on joustava ja sen pääpaino on ajatuksessa, millaisen museoaulan voisi suunnitella entiseen rahtihalliin. Tavoitteenani oli säilyttää rakennuksen omaa ilmettä samalla, kun luoda moderni aulatila. Mielestäni onnistuin tässä yhdistelmässä hyvin. Tilat ovat avarat, kulkeminen esteetöntä sekä ohjaavaa eikä toimintojen sijaintia tarvitse arvailla. Halusin koko prosessin ajan pitää kiinni pitkien näkymien ajatuksestani ja etenkin näkymät aulatiloista näyttelytiloihin ja eteenpäin kiitotielle olivat pohjana koko suunnitelmalleni. Uskon niiden luovan ainutlaatuisen kontrastin suomalaisen ilmailun historian nykypäivän välillä, yhdellä katselukerralla. Olen tyytyväinen, että pidin kiinni näistä ensimmäisistä ajatuksista.

Opinnäytetyön fokus eli prosessin aikana jonkin verran. Vaikka tilojen muuttuminen aiheutti harmaita hiuksia, oli se asia, johon en itse pystynyt vaikuttamaan millään lailla. Vaikka tilat olivatkin koko ajan hieman ”ilmassa”, oli työn kokonaisuuden hallinta loppujen lopuksi suhteellisen helppoa, alun käynnistysvaikeuksien jälkeen. Alusta lähtien tiedossani oli työn konseptitasoinen luonne, mikä osaltaan määritteli sen, että rajasin varsin varhaisessa vaiheessa pois tarkat piirustukset ja tuotetiedot. Itselleni sanoin, että sinä osallistut nyt kilpailuun aulatilojen suunnitelmasta. Tämä on siis minun ehdotukseni tuohon kilpailuun.

Museoympäristöihin tutustuminen oli mielenkiintoista ja työ epäilemättä sai aikaan muutoksen siinä, kuinka tulevaisuudessa kiinnitän itse huomiota aulatiloihin ja etenkin museoimagon esilletuloon jo heti ulko-ovelta. Olisi positiivista nähdä Suomessakin huomioitavan tulevaisuudessa enemmän muidenkin kuin taidemuseoiden julkisten tilojen tarinallista yleisilmettä. Suomen ulkopuolella jo vallitseva museokauppatrendi, jossa kau-poista muodostuu museoiden ”uusia raajoja” – omia tunnistettavia brändejään, on meille jo rantautumassa.

Tämä opinnäyte on neljän vuoden opintojen päätös. Jälkeenpäin ajatellen aika meni nopeasti, niin työssä kuin koulussakin ja aihepiiri sulki ympyrän omalla kohdallani. Ilmailu on minulle rakas laji, tulee aina varmasti olemaan, ja olen iloinen, että opinnäytteeni liittyi juuri siihen.

Suomen Ilmailumuseon tilojen tulevaisuus on vielä avoinna, mutta yksi asia on varmaa: niistä tulee mahdollista! Mikäli suunnitellut tilat toteutuvat, on Suomen Ilmailumuseolla tuhannen taalan paikka muodostua Suomen puhutuimmaksi matkailunähtävyydeksi ja Helsinki-Vantaan lentoaseman tärkeäksi myyntivaltiksi. Alueellinen ja toiminnallinen yhteistyö eri instanssien kanssa matkailusta teollisuuteen ja tekniikkaan voi tuoda vain positiivista näkyvyyttä.

Kiitos opettajille ja ohjaajille, Suomen Ilmailumuseon henkilökunnalle, KXE14S1SA sissareille, Marjalle ja Heidille eli väsyneen äidin vertaistukiverkostolle ja suurin kiitos perheelle kaikesta tuesta.



Kuva 83

LÄHTEET

Arnkil, Harald 2011. Värit havaintojen maailmassa. 3. painos. Helsinki: Taideteollinen korkeakoulu

Heinonen, Jouko, Lahti, Markku & Palmgren, Ulla (toim.) 2001. Museologian perusteet. 3., uudistettu laitos. Helsinki: Suomen Museoliitto

Kinanen, Pauliina, Nystedt, Hector & Tornberg, Leena (toim.) 2012. Avarampi museo aikuisille. Suomen museoliiton julkaisuja 61 (verkkosivu). <http://www.museoliitto.fi/doc/Avarampi\_museo\_aikuisille.pdf> (luettu 1.2.2018)

Kyyrönen, Markku, museojohtaja & Illikainen, Pia, asiakaspalvelupäällikkö. Suomen Ilmailumuseo. Haastattelu 24.1.2018. Haastattelija Voutilainen, Hanna. Litteroitu. Vantaa.

Lentoposti 2018. Ilmailumuseon Suomi 100 -vuosi loihti ennätyslukuja. (verkkosivusto). <http://www.lentoposti.fi/uutiset/ilmailumuseon\_suomi\_100\_vuosi\_loihti\_enn\_tyslukuja> (luettu 29.1.2018)

Querkraft. (verkkosivu) <http://www.querkraft.at/?story=854> (luettu 5.2.2018)

Rantanen, Marjo 2016. Tunnelmamuotoilu. Helsinki: Talentum Pro.

Sandgren, Veera. Asiakaspalveluassistentti. Suomen Ilmailumuseo. Haastattelu 12.2.2018. Haastattelija Voutilainen, Hanna. Vantaa.

Suomen Ilmailuliitto 2018 (verkkosivu). <https://www.ilmailuliitto.fi> (luettu 26.2.2018)

Suomen Ilmailumuseo 2018 (verkkosivu). <http://ilmailumuseo.fi/> (luettu 10.1.2018).

Suomen Ilmailumuseon toimintakertomus 2015 (verkkosivu). <http://ilmailumuseo.fi/wp-content/uploads/2016/05/Ilmailumuseo\_toimintakertomus2015\_web.pdf> (luettu 10.1.2018).

Suomen Ilmailumuseon toimintakertomus 2016 (verkkosivu). <http://ilmailumuseo.fi/wp-content/uploads/2018/01/ILMAILUMUSEO\_toimintakertomus\_2016\_low.pdf> (luettu 3.2.2018).

Trafiikki-museot (verkkosivu). <http://www.trafiikki.fi/yhdistys/> (luettu 11.1.2018)

Uola, Mikko 1999. ”Ylitse maan ja veen” 1924 – 1999, Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n 50-vuotisjulkaisu. Hämeenlinna: Suomen Liikennelentäjäliitto ry.

KUVAT

Kannen kuva sekä kuvat, joihin ei lähdettä ole merkitty ovat tekijät omia.

- Kuva 1: ”DC3-hahmo”  
Kuva 2: ”Lokki”  
Kuva 3: ”Logo” www.ilmailumuseo.fi  
Kuva 4: SA-kuva <http://sa-kuva.fi/neo2?tem=webneo\_image\_download&lang=FIN&id=7aa7d0246a2a-43648ea0bc1f9271b333&archive=&name=107355, http://sa-kuva.fi/neo2?> (katsottu 15.3.2018).  
Kuva 5: ”Lapa”  
Kuva 6: ”Kaukana”  
Kuva 7: ”Lokinperä”  
Kuva 8: ”Koneiden keskellä”  
Kuva 9: ”Pienoismalli”  
Kuva 10: ”Koneiden keskellä 2”  
Kuva 11: Lentoasemalta <https://kartta.vantaa.fi> (katsottu 29.1.2018).  
Kuva 12: ”Puulapa”  
Kuva 13: ”Metalli”  
Kuva 14: ”Toinen metalli”  
Kuva 15: ”Keula”  
Kuva 16: ”Mennään museoon!”  
Kuva 17: ”Mikä tärkeintä?”  
Kuva 18: ”Äkkiä mukaan!”  
Kuva 19: ”Aamun sarastus”  
Kuva 20–21: Collectable luggage-label art from the 1920s to the 1950s. Lovegrove, Keith 2000. Airline Identity, Design and Culture. Sivut 112–113.  
Kuva 22: Le nest <https://www.nestle.ch/de/media/nest/documents/dossier\_eng.pdf> (katsottu 5.2.2018).  
Kuva 23: Vasa Museet <https://www.vasamuseet.se/en/vasa-history/the-museum> (katsottu 5.2.2018).  
Kuva 24: Technisches Museum Vienna <http://www.werkraum.com/wp-content/uploads/2017/04/Technisches-Museum-Galerie-4.jpg> (katsottu 6.2.2018).  
Kuva 25: Experimentarium <http://www.ecsite.eu/sites/default/files/16300124\_10154627375168381\_8754450791329202695\_o.jpg> (katsottu 6.2.2018).  
Kuva 26: Imperial War Museum North kartta <https://www.radiomuseum.org/museum/gb/imperial-war-museum-north-manchester/images/gb\_imperial\_war\_museum\_north\_map2.jpg> (katsottu 1.4.2018).  
Kuva 27: MoMa <https://static1.squarespace.com/static/55c4c8cbe4b0e4f967d7c4e5/55d239a1e4b0a6ed876592d0/55e647f9e4b004a111a4de88/1441156131425/> (katsottu 1.4.2018).  
Kuva 28: Kiasma <https://www.instagram.com/kiasmagram/> (katsottu 3.4.2018).  
Kuva 29: Denver Art Museum <https://static1.squarespace.com/static/544b106ae4b01e689a14103c/54851fcae4b024c018727f66/54851fcb4b03a5963c6> (katsottu 4.4.2018).  
Kuva 30: Torafu shop <https://static.designboom.com/wp-content/uploads/2014/03/torafu\_souvenir\_shop\_national\_arts\_center\_designboom02.jp> (katsottu 4.4.2018).  
Kuva 31: Guinness Storehouse <https://www.endacavanagh.com/wp-content/uploads/2016/03/ECO-48-the-store-guinness-storehouse-> (katsottu 4.4.2018).  
Kuva 32: ”Kyltti”  
Kuva 33: Museokartta. Saatavilla Suomen Ilmailumuseo.  
Kuva 34: ”Aula”  
Kuva 35: ”Kauppa”

- Kuva 36: ”Aulan näkymä”  
Kuvat 37–38: Rahtiterminaalin pohjakuva. Kyyrönen, Markku.  
Kuva 39: Rahtiterminaalin leikkaus. Kyyrönen, Markku.  
Kuva 40: ”Elämää nähnyt”  
Kuva 41: ”OH\_VKK”  
Kuva 42: ”Materiaalit”  
Kuva 43: ”Kiilto”  
Kuva 44: ”Kahvitauko”  
Kuva 45: Ensimmäinen pohja 1. kerroksessa  
Kuvat 46–48: Luonnoksia  
Kuvat 49–53: Tilaohjelman mietintöjä  
Kuva 54: Kulkureitit  
Kuva 55: Näkymät  
Kuvat 56–59: Kokeiluja  
Kuva 60: Tilojen koko  
Kuva 61: Pohjapiirros mittakaava 1:100  
Kuva 62: Visualisointi 1  
Kuva 63: Materiaalipohja  
Kuva 64: Valaistus pohja  
Kuvat 65–66: Leikkaukset L1 ja L2  
Kuva 67: Visualisointi 2  
Kuva 68–69: Leikkaukset L3 ja L4  
Kuva 70: Visualisointi 3  
Kuvat 71–72: Kaluste  
Kuvat 73–75: Kaluste mitat  
Kuva 76: ”Kollaasi kauppaan”  
Kuva 77: Visualisointi 4  
Kuva 78: Kaluste  
Kuva 79: Visualisointi 5  
Kuva 80: Visualisointi 6  
Kuva 81: Visualisointi 7  
Kuva 82: Kapteeni Aarre Vainio ja mekaanikko pyörittävät DC-3:n potkuria ennen käynnistystä syksyllä 1966. Uola, Mikko 1999. ”Ylitse maan ja veen” 1924 – 1999, Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n 50-vuotisjulkaisu. Sivu 185.  
Kuva 83: ”Hymy”

- Kaavio 1: Suomen Ilmailumuseon toimintakertomus 2015 (verkkosivu). <http://ilmailumuseo.fi/wp-content/uploads/2016/05/Ilmailumuseo\_toimintakertomus2015\_web.pdf> (katsottu 4.2.2018).  
Kaavio 2: Suomen Ilmailumuseon toimintakertomus 2016 (verkkosivu). <http://ilmailumuseo.fi/wp-content/uploads/2018/01/ILMAILUMUSEO\_toimintakertomus\_2016\_low.pdf> (katsottu 4.2.2018).

- Sivujen 51–52 kuvat:  
Kartta: <https://i.pinimg.com/564x/35/f4/c5/35f4c51f83b440996a32cfa3b4416185.jpg>  
Lentokone kaupungissa: <https://www.exposureguide.com/media/2014/04/varunthota1-600x583.png?x35090>  
Sininen betoni: <https://cdn.shopify.com/s/files/1/0605/5033/products/DP7145.jpg?v=1429141156>  
Metalliseinä: <https://i.pinimg.com/564x/a4/fa/ef/a4faef8816033599fa51b1d0bde8ca6a.jpg>  
Moottorit: <http://www.thisiscolossal.com/wp-content/uploads/2015/12/Screen-Shot-2015-12-08->  
Departure-kyltti: tekijän oma

- Sivujen 63–64 materiaalit:  
Tumma betoni: <https://i.pinimg.com/564x/f7/15/ba/f715bacc8f53173ff0e7c43753a088fa.jpg>  
Vaalea laatta: <https://i.pinimg.com/564x/f8/ce/65/f8ce651bdf911740efd93f0f7618c958.jpg>  
Metallilaatta: <https://img00.deviantart.net/71a5/i/2012/284/f/7/metal\_texture\_full\_hd\_by\_bryansonata-d5hgwbj.jpg>  
Kangas: <https://www.kovifabrics.com/img/thumbs/c23bf998870aa308887fbd3fc197639d.JPG>  
Sininen betoni: <https://cdn.pixabay.com/photo/2018/04/04/09/24/wear-3289266\_1280.jpg>  
Puu: <https://cdn.pixabay.com/photo/2016/12/18/09/05/trees-1915244\_1280.jpg>  
Metallilistat: <https://i.pinimg.com/564x/2e/19/a7/2e19a71ea8a0fb49f30eedd9fc4d372d.jpg>  
Raakabetoni: <https://cdn.pixabay.com/photo/2018/02/23/22/12/concrete-wall-3176815\_1280.jpg>  
Upotettu valaisin: <https://www.insmatcaldes.com/tiendaonline/13824-large\_default/big.jpg>  
Flos-järjestelmä: <http://opsoku.com/wp-content/uploads/2017/06/flos-architectural-decorating-idea-inexpensive-lovely-at-flos-architectural-design-a->  
Riippuvalaisin: <https://i.pinimg.com/564x/f7/ba/da/f7badaeab289af2332793127fa95d3af.jpg>

Liite 1. Kysely ilmailun/liikenteen/tekniikan museoissa vierailleille. Suoritettu 6–13.2.2018 sosiaalisen median kautta.

- Kysymys 1: Muistatko museon sisäänkäynnin?  
Kysymys 2: Jäikö aulatilat mitenkään erityisesti mieleen?  
Kysymys 3: Saiko aulasta heti filiksen, minkälaiseen museoon olet tullut?  
Kysymys 4: Alkoiko näyttely jo aulasta vai vasta lipun ostamisen jälkeen?  
Kysymys 5: Tuntuiko aula kertovan tarinaa vai olevan puhtaasti toiminnollinen?  
Kysymys 6: Oliko aulassa vastaanottotiskin lisäksi mitään muita toimintoja (esim. kahvilaa/kauppaa/istuma-aluetta jne)?  
Kysymys 7, jatko edelliseen: Minkälainen yleiskuva jäi museo-kaupasta?  
Kysymys 8: Oliko museokauppa helposti löydettävissä?